autopista

conduciendo tu pasión desde 1961

OPEL ASTRA
SPORTS TOURER GS PHEV
LA COMPRA INTELIGENTE

AUDI E-TRON COMPACTO
EL FUTURO DEL A3 SERÁ ASÍ

DACIA DUSTER

ALMA DE LÍDER

CUPRA FORMENTOR
PODERÍO LÓGICO

ALFA ROMEO 33 STRADALE
PASIÓN DE BISCIONE

FORD BRONCO
UN GIGANTE EMOCIONANTE

NOVEDADES NISSAN QASHQAI // OMODA CONTACTOS AUDI A3/S3 SMART #1 BRABUS ENTREVISTA ALEJANDRO MESONERO-ROMANOS

Nº 3.218 / 4,5 €
JUNIO 2024

autopista

AUTOPISTA es el miembro español del Comité Organizador: www.caroftheyear.org

Autopista (España)
Firmenauto (Alemania)
Auto (Italia)
Autovisie (Holanda)
Automobil Revue (Suiza)
Autocar (GB)
Vi bilägare (Suecia)
Auto Trends (Bélgica)
L' Automobile Magazine

Directora General Motor: María Wandosell
Director: Juan Ignacio Eguiara (jieguiara@slib.es)
Directora de Arte: Virginia Ortiz
Director Autopista.es: Jordi Moral (jmoral@slib.es)

Redacción: autopista@slib.es
Redacción: Raúl Roncero (rroncero@slib.es) Jefe de Pruebas y Producto, Óscar Díaz (odiaz@slib.es) y Teresa de Haro (tdharo@slib.es).
Departamento de Arte: Ramón Cánovas.
Eventos: eventos_motor@slib.es Raúl Moreno (Director)
Tecnología Editorial: Tomás García (Director) y Alberto Vicente.
Publicidad: Raúl Moreno.
Producción: Manuel Torres.
Client Services: coordinacionpublicidad@slib.es Begoña Calvo, Raquel Carrasco.
SEDE. Madrid: Nestares 20. 28045. Tel.: 91 347 01 00.

SPORTLIFE
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada: María Wandosell
Director General de Deportes: Francisco J. Chico
Director Financiero, RRHH y Operaciones: Carlos Martínez.

Suscripciones y Números Atrasados:
Email: suscripciones@slib.es
Teléfono: 91 060 44 83
web: suscripciones.sportlifeiberica.es
Horario: Lunes a Viernes de 09:00h a 18:00h.
Julio y Agosto de 08:00h a 15:00h

Imprime: ROTOCOBRHI Ronda de Valdecarrizo nº 13. 28760 Tres Cantos (Madrid). **Distribuye:** Compañía de Distribución Integral de Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 – Edif. B - Pol. Ind. Polvoranca – 28914 Leganés (Madrid) - Tfno.: 91 665 71 58. **Transporte:** Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206 Loeches A Torrejon De Ardoz (km 4.500), Loeches (Madrid) - **Tfno.:** 918 30 45 91
Depósito legal: M-13509-1961
AUTOPISTA contiene material editorial de la revista alemana editada por Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG

PRECIO: 4,5 euros, IVA incluido. Canarias: 4,65 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 4,5 euros, gastos de transporte incluidos. Printed in Spain

Si no encuentras nuestras publicaciones, te indicaremos el punto más cercano en: encuentratukiosco@logista.es

FIPP

ARI

PEFC Certificado

El papel de esta publicación procede de bosques gestionados de forma sostenible

www.pefc.es

JUAN IGNACIO EGUIARA
[DIRECTOR]
jieguiara@slib.es

RESISTIRSE A MORIR

Ante el ataque de las duras normativas anticontaminantes y la imposición de la electrificación (por lo menos en Europa), hay muchas especies que están en vías de extinción. Muchos coches que llevan décadas entre nosotros están condenados a muerte, porque tienen muy difícil cumplir con las reglas. Aunque el mercado los reclame y aunque la mitificación haga de algunos productos una adoración eterna, la verdad es que resulta difícil mantenerlos en los portfolios de los fabricantes. Lo mismo podemos decir de motores. Incluso peor situación tienen algunos de ellos. La combustión está en busca y captura y las arquitecturas de muchos cilindros y abundante cilindrada tienen sus días contados. Los V12 que siempre han sido maravillas de la tecnología apenas pueden encontrarse ahora en el mercado. Incluso los 5 ó 6 cilindros tendrán difícil su supervivencia de aquí a unos años. Perdurarán los de cuatro cilindros —o menos— adosados a una electrificación cada vez mayor. Hay que reconocer que cada vez van mejor y son más satisfactorios estos dispositivos hibridados, como no hay más que ver esas unidades de potencia tipo E Performance de Mercedes que no deja de entusiasmarme cada vez que la pruebo. Pero eso no quita a que esos maravillosos prodigios de la técnica como los V12 atmosféricos capaces de subir a 10.000 rpm no los vayamos a echar de menos. No han desaparecido del todo y ya los echo de menos. Son como dinosaurios vivientes que sabes que muy pronto solo los podrás ver fosilizados en un museo o en concentraciones de clásicos cuando un alma caritativa los arranque para poder escuchar esa sinfonía de cilindros y oler esos efluvios de gasolina.

Mustang celebra su 60 cumpleaños y, por lo menos desde Europa, parece como si lo viviéramos como antesala de un funeral. Tenemos la sensación de que no lo tendremos entre nosotros durante mucho tiempo. Aunque con este cumpleaños Ford ha anunciado el lanzamiento de unas versiones fascinantes que siguen manteniendo la llama. Afortunadamente me parece que en EE.UU. no tienen intención de que sus leyendas puedan caer tan fácilmente. Esperemos que haya bastiones a lo largo y ancho del mundo donde puedan refugiarse estos modelos y puedan sobrevivir a la persecución de la bajada de emisiones. Cuanto menos CO2 emitamos todo irá mejor, pero creo imprescindible que hay que salvar algunas especies como en un arca de Noe para que el futuro no nos arrepintamos de su extinción. ■

Cuanto menos CO2 emitamos todo irá mejor, pero creo imprescindible que hay que salvar algunas especies como en un arca de Noe para que el futuro no nos arrepintamos de su extinción.

SUMARIO

Toda la información al minuto en **autopista.es**

[Nº 3.218 | JUNIO 2024]

20
NISSAN QASHQAI

COCHES

48
SMART BRABUS

90
MERCEDES: MOTORES DE 4 CILINDROS

78
ALFA ROMEO 33 STRADALE

22
AUDI FUTURO

ACTUALIDAD

72
ENTREVISTA: ALEJANDRO MESONERO-ROMANOS

REPORTAJES

Zona de consulta

Todos los datos de los coches con etiqueta C y Cero

PÁG. 98

SILLAS PORSCHE

Vitra, firma suiza de muebles de diseño, fabricará para Porsche tres de sus icónicas sillas en una edición limitada. Tapizadas con el tejido Pepita original del fabricante de automóviles deportivos, las sillas clásicas se presentarán en el evento milanés "The Art of Dreams".

Como parte de la colaboración Porsche Pepita Edition by Vitra, la firma suiza lanzará tres sillas de edición limitada para el fabricante de automóviles deportivos. Una característica especial de estas piezas es que están tapizadas con el tejido Pepita original de Porsche. El icónico estampado de pata de gallo está formado por pequeños cuadrados unidos por rayas diagonales. La tela Pepita estuvo disponible por primera vez como un elemento del catálogo oficial de la marca en un Porsche 911 en 1965. Anteriormente, se había ofrecido como una opción especial en la fase final del Porsche 356, pero solo bajo pedido y muy ocasionalmente. Más recientemente, el icónico tejido se presentó en el 911 Sport Classic de 2022, la segunda de las piezas de coleccionista de Heritage Design.

Porsche Pepita Edition by Vitra incluye la "Eames Plastic Side Chair Pepita Edition", la "ID Trim L Pepita Edition" y la "Petit Repos Pepita Edition". Estas dos últimas sillas modernas fueron diseñadas por el arquitecto y diseñador milanés Antonio Citterio.

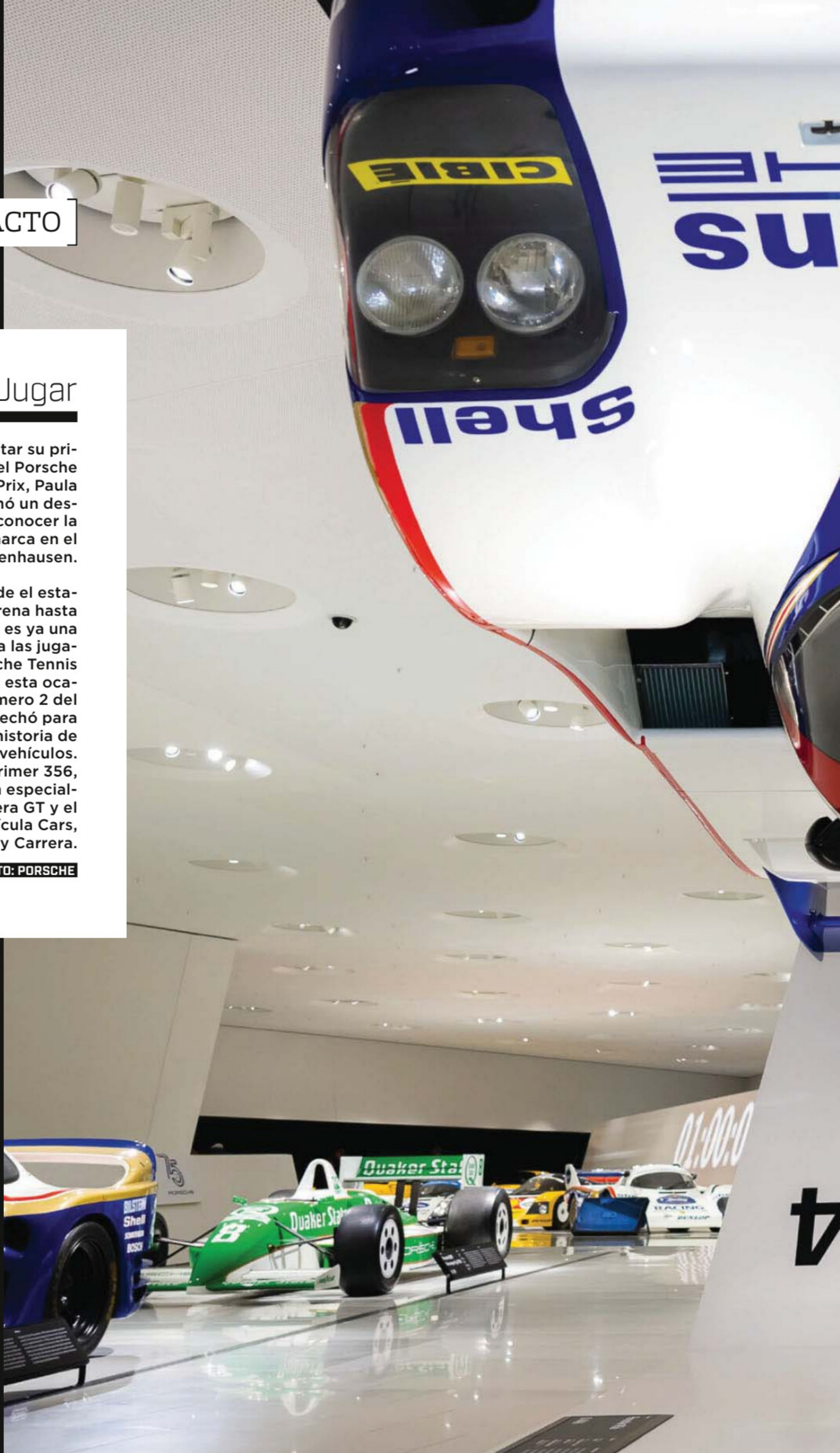
FOTO: PORSCHE

A Jugar

Antes de disputar su primer partido en el Porsche Tennis Grand Prix, Paula Badosa se tomó un descanso para conocer la historia de la marca en el museo de Zuffenhausen.

El viaje desde el estadio Porsche Arena hasta Zuffenhausen es ya una tradición para las jugadoras del Porsche Tennis Grand Prix. En esta ocasión, la ex número 2 del mundo aprovechó para conocer la historia de Porsche y sus vehículos. Además del primer 356, le cautivaron especialmente el Carrera GT y el 911 de la película Cars, Sally Carrera.

FOTO: PORSCHE

Ford
THE MUSTANG

60 AÑOS A CABALLO

CUMPLEAÑOS DEL MUSTANG CON EL ANUNCIO DE NUEVOS MODELOS

El Mustang salió a la venta por primera vez en la Feria Mundial de Nueva York, el 17 de abril de 1964. Rompió el molde estableciendo un récord de ventas en la industria durante su primer año, con más de 418.000 vehículos vendidos, y desde entonces no ha levantado el pie del acelerador. El Mustang ocupa el puesto del deportivo más vendido del mundo desde hace más de 10 años. Para conmemorar las seis décadas de producción ininterrumpida del Mustang, Ford anuncia dos nuevas versiones para Europa. El nuevo Mustang California Special da un toque moderno a una edición especial introducida por primera vez en 1968, mientras que el nuevo Mustang Nite Pony Package añade aún más personalidad con mejoras de estilo.

El nuevo paquete Nite Pony, que ofrece a los clientes la opción de dar un toque más oscuro a su nuevo Mustang, también está disponible para pedidos a partir de hoy en versiones Mustang GT coupé y descapotable, con opción de transmisión manual o automática para el motor V8 de 5.0 litros. El paquete incluye las llantas de aleación, el techo, las carcasas de los retrovisores y los embellecedores de los faros están pintados en Negro Ebony, así como los emblemas Pony delanteros y traseros. Sin lugar a duda, se trata de un vehículo con un estilo irreverente.

Desde el 30 de abril, los clientes europeos podrán encargar el innovador Mustang Mach-E Rally, que lleva por primera vez la libertad y la diversión del Mustang a los terrenos de tierra.

Diseñado para atraer todas las miradas tanto sobre el asfalto como sobre una superficie de tierra, el Mustang Mach-E Rally incorpora dos franjas de competición, un frontal único, un espectacular alerón trasero y llantas de aleación de 19 pulgadas en blanco brillante inspiradas en la larga historia de Ford en las competiciones de rally.

Un propulsor eléctrico de doble motor y tracción a las cuatro ruedas alcanza 950 Nm de par motor y 486 CV de potencia, 6, 7 mientras que la suspensión ajustada a medida es 20 mm más alta que la del Mustang Mach-E GT para aumentar la distancia al suelo en superficies de tierra.

DOS MÁS Con este aniversario se anuncia la llegada de dos nuevas versiones, el California Special (arriba) y el Nite Pony Packag (derecha). El Mach-e tendrá una versión rallye.

EL TRIDENTE ELÉCTRICO

EL FOLGORE SE HA PRESENTADO CON DEPORTIVIDAD

Elegante, atractivo, con un carácter deportivo y aventurero, una síntesis armoniosa y descarnada de todo lo que es innovación, sin renunciar al placer de un automóvil con el máximo confort y una artesanía distintiva, el GranCabrio Folgore es el primer descapotable 100% eléctrico del segmento de lujo y el más rápido del mercado. Tras el GranTurismo Folgore, el primer icono totalmente electrificado de la marca, y el Grecale Folgore, el primer SUV 100% eléctrico de la historia del Tridente, el nuevo Maserati descapotable completa la actual oferta totalmente eléctrica de la compañía con sede en Módena.

Con su nueva «criatura», fruto de la fuerza más arrolladora de la innovación, Maserati vuelve a ser pionero y precursor en el mundo del automóvil, donde la electrificación marca ahora los límites y las reglas, interpretadas y establecidas por la marca de lujo italiana con sus creaciones atemporales capaces de conciliar el poderoso ADN de la marca según nuevas inspiraciones estilísticas, tecnológicas y de ingeniería contemporáneas.

CONCEPT VARIOS

ESTILO HONDA A LA ITALIANA

Honda ya ha encontrado ciertas formas de reducir las emisiones de CO procedentes de la fabricación de sus productos aquí en Europa, como demuestra la versión Vetro de su famosísimo scooter SH125i y que se produce en la fábrica Honda Italia Industriale, ubicada en Atessa. La versión Vetro (vidrio en italiano) es un modelo de edición especial que incorpora paneles de carenado verdes sin pintar y semitransparentes —inconfundibles— cuya producción reduce las emisiones de CO un 9,5 % en comparación con los carenados pintados tradicionales.

EURO NCAP 5 ESTRELLAS

NUEVAS NORMAS

Euro NCAP planea cambios para que no sea tan fácil conseguir las 5 estrellas. El foco se pondrá en las últimas pantallas que aglutinan demasiadas funciones y que distraen a los conductores. Esos coches perderán alguna estrella Euro NCAP. En el año 1997 se comenzaron a realizar los test de seguridad conocidos como Euro NCAP. Este conjunto de pruebas es realizado por un organismo independiente con el fin de realizar un ranking de seguridad en distintos ámbitos y al que se presentan las marcas voluntariamente. A lo largo de los años se ha ido endureciendo para que no fuera tan fácil conseguir la máxima puntuación. Teniendo en cuenta que este aspecto afecta primordialmente a la seguridad en carretera, desde el organismo de Euro NCAP han indicado que no podrán obtener cinco estrellas aquellos automóviles que no tengan las siguientes funciones básicas con botones o mandos físicos: Intermitentes, luces de emergencia o warnings, limpiaparabrisas, el control de la climatización/aire, acondicionado y el claxon.

LÁMPARA CUPRA

LA LUZ MÁS MODERNA

CUPRA y la firma de diseño de iluminación Marset vuelven a unir sus caminos en una nueva colaboración. Las dos marcas barcelonesas llevan la obsesión por el diseño en su ADN y, tras el lanzamiento de la lámpara Marset x CUPRA Chispa en 2021, se asocian por segunda vez para crear la Marset x CUPRA Dipping Light, una edición especial de la icónica lámpara de Marset, personalizada con colores y materiales característicos de CUPRA.
La Marset x CUPRA Dipping Light es una lámpara alimentada por batería que crea un efecto mágico con su fascinante degradado de color. Esta popular pieza es obra del diseñador Jordi Canudas, quien experimentó con una bombilla de cristal sumergiéndola en pintura líquida varias veces para crear círculos concéntricos que atrapan la luz y atenúan su intensidad. La lámpara permite seleccionar tres niveles de iluminación mediante un interruptor y cuenta con una batería recargable que dura hasta cinco horas en intensidad máxima y hasta veinte horas en intensidad mínima.

TESLA EN CAÍDA LIBRE

DESPIDOS, CAÍDA EN BOLSA Y BAJAN LAS VENTAS

Hace unos días se daba a conocer, según informaciones del medio estadounidense Electrek, un email del propio Elon Musk en el que anunciaba su decisión de reducir la plantilla "en más de un 10% a nivel mundial" (14.000 empleos). El director general de Tesla aseguraba que era necesaria "una revisión exhaustiva de la organización para ser más eficientes, innovadores y ansiosos por el próximo ciclo de la fase de crecimiento". Inmediatamente, la compañía acusó el anuncio: Tesla experimentaba una caída del 2,7 por ciento en el mercado bursátil tras difundirse la noticia. Para Elon Musk, "es extremadamente importante analizar todos los aspectos de la empresa para reducir costes y aumentar la productividad". La noticia se ha dado a conocer, precisamente, al mismo tiempo que se ha difundido también una importante caída de ventas. Tesla ha informado de una caída en ventas del 8,5 por ciento en el primer trimestre de año, matriculando 386.810 coches en todo el mundo. Esta situación ha generado que, en lo que llevamos de año, la compañía haya perdido en bolsa un valor de un 31 por ciento.

Modelos

19 modelos incluyendo
6 vehículos eléctricos

Empleados y ubicación

87.000
Empleados
(aprox.)

Ingolstadt (Sede) y Neckarsulm /Alemania
Györ / Hungría
San José / México
Bruselas / Bélgica
Beijing / China
Otras localizaciones

Highlights

Q6 e-tron — Alto nivel en movilidad eléctrico

Q5 — SUV bestseller

A4 — Modelo más exitoso

Ventas 2023

1.9 millones

de ellos
178.000
son eléctricos

Europa **39,5%**
China **38,5%**
USA **12%**
Otros mercados **10%**

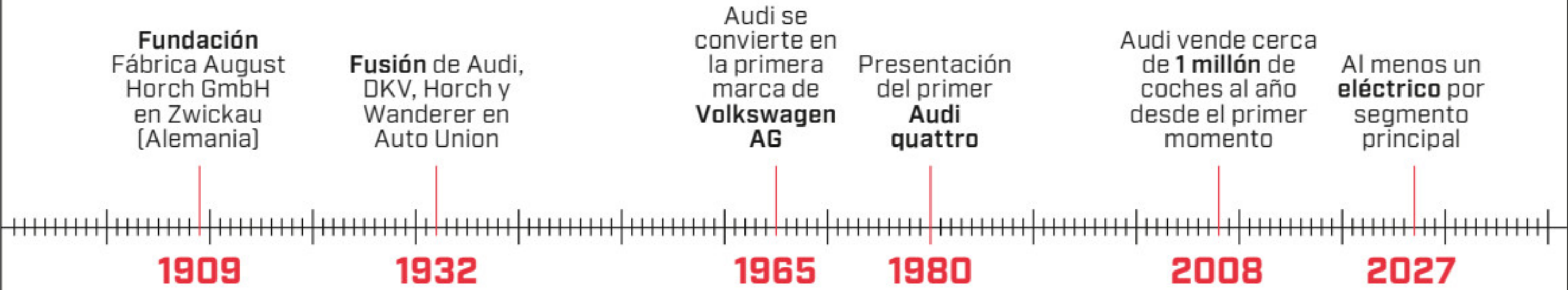
1909 — **Fundación** Fábrica August Horch GmbH en Zwickau (Alemania)

1932 — **Fusión** de Audi, DKV, Horch y Wanderer en Auto Union

1965 — Audi se convierte en la primera marca de **Volkswagen AG**

1980 — Presentación del primer **Audi quattro**

2008 — Audi vende cerca de **1 millón** de coches al año desde el primer momento

2027 — Al menos un **eléctrico** por segmento principal

Lugares de producción grupo AUDI

NECKARSULM — ALEMANIA
INGOLSTADT — ALEMANIA
ZWICKAU — ALEMANIA
BRUSSELS — BÉLGICA
CHANGCHUN — CHINA
CREWE — GRAN BRETAÑA
TIANJIN — CHINA
SAN JOSÉ CHIAPA — MÉXICO
MARTORELL — ESPAÑA
BRATISLAVA — ESLOVAQUIA
QINGDAO — CHINA
BOLOGNA — ITALIA
ANTING — CHINA
CURITIBA (SÃO JOSÉ DOS PINHAIS) — BRASIL
AMPHUR PLUAKDAENG — TAILANDIA
NINGBO — CHINA
SANT'AGATA BOLOGNESE — ITALIA
MANAUS — BRASIL
GYŐR — HUNGRÍA
CHHATRAPATI SAMBHAJINAGAR — INDIA
FOSHAN — CHINA

EL MERCADO CRECE ESTE MES UN 23,1%

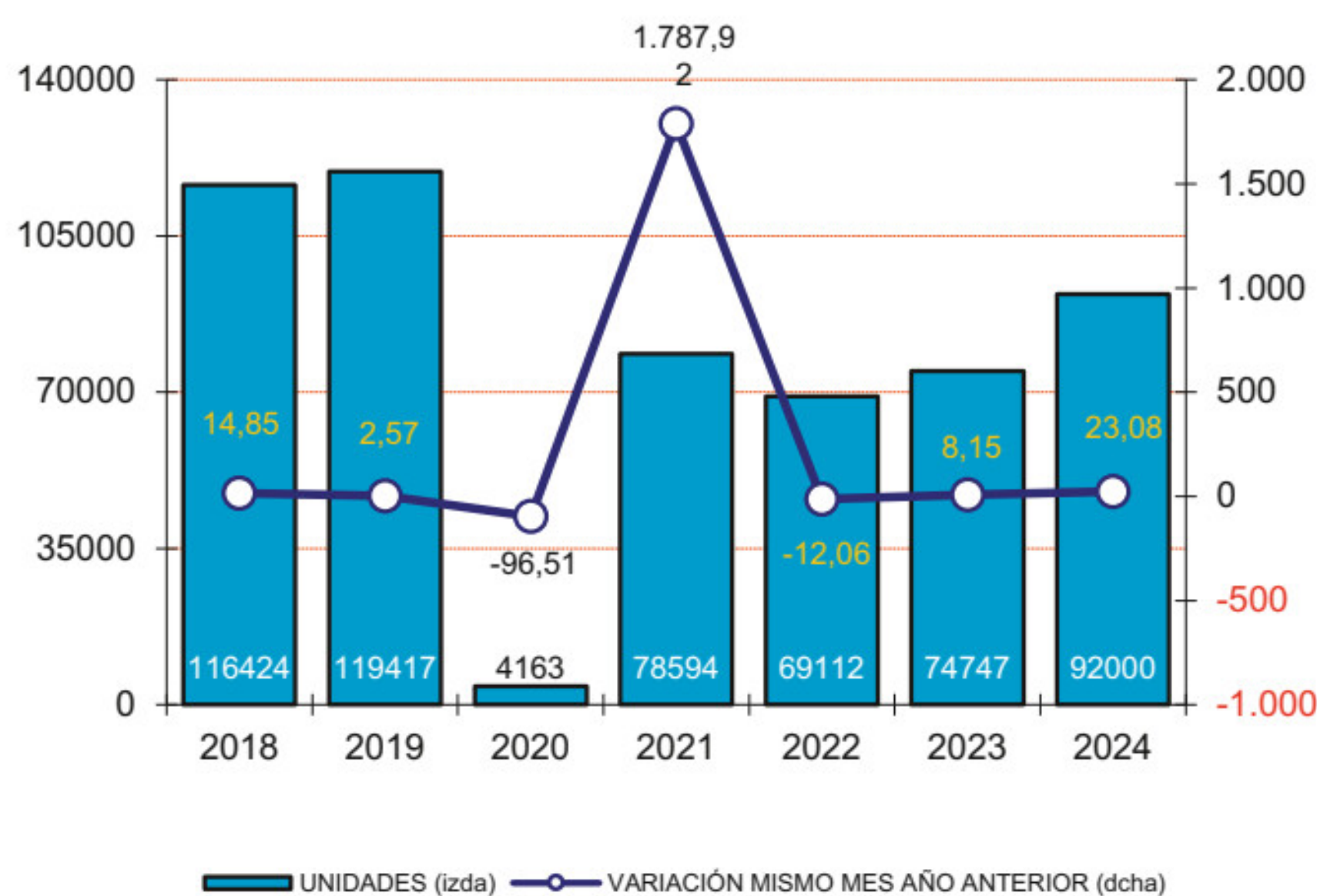
EL CUATRIMESTRE SE CIERRA CON UN INCREMENTO DEL 7,8%

MARCAS MÁS VENDIDAS ABRIL 2024

	Marca	Unidades	% 2024 /2023
1º	TOYOTA	8.864	60,2
2º	SEAT	6.842	24,1
3º	VOLKSWAGEN	6.785	6,8
4º	HYUNDAI	5.854	47,7
5º	RENAULT	5.690	25,6
6º	DACIA	5.125	58
7º	PEUGEOT	4.936	-7,7
8º	KIA	4.773	-5,5
9º	CITROEN	4.152	20,9
10º	MERCEDES	4.137	23

SE RETOMA EL BUEN RITMO DE VENTAS

El mercado de venta de turismos y todo terreno ha crecido durante este mes de abril un 23,1%, de manera que compensa el mal mes de marzo con motivo de la Semana Santa y el menor número de días hábiles. En total se han matriculado en abril 92.000 vehículos compensando la caída del mes pasado del 4,7% y sumando un total en el cuatrimestre de 186.840 unidades.

EVOLUCIÓN DEL MERCADO ABRIL 2024

Turismos: incluye todoterrenos

MARCAS MÁS VENDIDAS ENE-ABRIL 2024

	Marca	Unidades	% 2024 /2023
1º	TOYOTA	31.901	21,4
2º	SEAT	22.863	- 2,9
3º	VOLKSWAGEN	21.279	-0,3
4º	KIA	20.722	-5,1
5º	PEUGEOT	20.621	-10,7
6º	HYUNDAI	20.104	12,4
7º	RENAULT	18.529	6,1
8º	DACIA	17.014	14,6
9º	CITROEN	15.408	4,7
10º	MERCEDES	14.826	10,1

MODELOS MÁS VENDIDOS ENE-ABRIL 2024

	Modelo	Unidades
1º	DACIA SANDERO	10.541
2º	TOYOTA COROLLA	8.252
3º	SEAT ARONA	7.475
4º	NISSAN QASHQAI	7.344
5º	SEAT IBIZA	7.343
6º	HYUNDAI TUCSON	7.181
7º	MG ZS	6.748
8º	RENAULT CLIO	6.682
9º	PEUGEOT 2008	6.112
10º	TOYOTA YARIS CROSS	5.930

TOP 3 POR CANAL ABRIL 2024

	PARTICULAR	
	Marca	Unidades
1º	TOYOTA	5.138
2º	DACIA	3.940
3º	HYUNDAI	3.159
	EMPRESA	
	Marca	Unidades
1º	TOYOTA	2.616
2º	BMW	2.228
3º	RENAULT	2.152
	ALQUILADOR	
	Marca	Unidades
1º	SEAT	2.955
2º	PEUGEOT	2.560
3º	CITROEN	2.278

TOP 3 POR CANAL ENE-ABRIL 2024

	PARTICULAR	
	Marca	Unidades
1º	TOYOTA	17.000
2º	DACIA	13.131
3º	HYUNDAI	11.917
	EMPRESA	
	Marca	Unidades
1º	TOYOTA	10.718
2º	VOLKSWAGEN	8.741
3º	BMW	8.477
	ALQUILADOR	
	Marca	Unidades
1º	PEUGEOT	8.854
2º	SEAT	7.767
3º	CITROEN	7.435

MERCADO POR CARBURANTE (%)

	Carburante	%
1º	GASOLINA	81,24
2º	DIESEL	14,24
3º	ELÉCTRICO (BEV y FECV)	4,52

TURISMO POR SEGMENTO ENERO-ABRIL 2024

Segmento	Modelo	Unidades
URBANO	FIAT 500	4.614
	FIAT PANDA	1.399
	KIA PICANTO	1.220
	HYUNDAI I10	1.173
	MITSUBISHI SPACE STAR	494
UTILITARIO	DACIA SANDERO	10.541
	SEAT IBIZA	7.343
	RENAULT CLIO	6.682
	CITROEN C3	5.909
	TOYOTA YARIS	5.899
COMPACTO	TOYOTA COROLLA	8.252
	SEAT LEON	4.723
	CUPRA FORMENTOR	4.229
	CITROEN C4	3.936
	PEUGEOT 308	2.750
MEDIO	TESLA MODEL 3	2.636
	SKODA OCTAVIA	1.888
	BMW SERIE 3	1.299
	MERCEDES CLASE C	1.280
	BMW SERIE 4	848
GRANDE	MERCEDES CLASE E	369
	BMW SERIE 5	266
	AUDI A6	175
	LEXUS ES	156
	MERCEDES CLASE EQE	104
DEPORTIVO	PORSCHE 911	319
	MAZDA MX-5	113
	TOYOTA GR86	95
	BMW Z4	83
	PORSCHE BOXSTER	78
PREMIUM	BMW SERIE 7	146
	MERCEDES CLASE S	92
	VOLKSWAGEN ID7	69
	PORSCHE TAYCAN	42
	PORSCHE PANAMERA	38
MONOV. PEQUEÑO	BMW SERIE 2	583
	MERCEDES CLASE B	372
	VOLKSWAGEN TOURAN	212
	MERCEDES CLASE T	157
	MAXUS EUNIQ 5	1
MONOV. GRANDE	MERCEDES CLASE V	658
	HYUNDAI STARIA	61
	LEXUS LM	17
	RENAULT ESPACE	13
SUV PEQUEÑO	SEAT ARONA	7.475
	PEUGEOT 2008	6.038
	TOYOTA YARIS CROSS	5.930
	RENAULT CAPTUR	5.137
	VOLKSWAGEN T-CROSS	4.632
SUV MEDIO	NISSAN QASHQAI	7.344
	HYUNDAI TUCSON	7.181
	MG ZS	6.748
	KIA SPORTAGE	5.615
	VOLKSWAGEN T-ROC	5.151
SUV GRANDE	MERCEDES CLASE GLC	3.038
	TESLA MODEL Y	1.795
	PEUGEOT 5008	1.583
	BMW X3	1.348
	NISSAN X-TRAIL	1.242
SUV PREMIUM	MERCEDES CLASE GLE	703
	PORSCHE CAYENNE	512
	BMW X5	506
	BMW X6	264
	AUDI Q8	202
TT	LAND ROVER RANGE ROVER	318
	TOYOTA LAND CRUISER	281
	LAND ROVER DEFENDER	238
	SUZUKI JIMNY	238
	MERCEDES CLASE G	79

Los modelos que comparten nombre pero con distinta carrocería se ubican en el segmento correspondiente.

Fuente: Instituto de Estudios de Automoción. Acumulado enero-abril 2024

BAJAMOS TÍMIDAMENTE EL CO2

Las emisiones medias de CO2 de los turismos vendidos en abril se quedan en 118,9 gramos de CO2 por kilómetro recorrido, un 0,2% inferior que la media de emisiones de los turismos nuevos vendidos en el mismo mes de 2023. En el total del año, se registra una media de 117,4 gramos de CO2 por kilómetro recorrido, un 1,42% inferior.

COMERCIALES LIGEROS

Las matriculaciones de vehículos comerciales ligeros logran un notable aumento del 47,6%, con 15.696 unidades en abril. En el primer cuatrimestre, se suman un total de 53.350 nuevas matriculaciones, que supone un 19,5% más que el mismo periodo del año anterior. En las ventas por canales, todos obtienen un resultado positivo. Las ventas dirigidas a empresas son las que mayor crecimiento logran, con 70,8% más y 2.588 unidades. Por su parte, los autónomos aumentan un 64,8% y 2.562 matriculaciones, mientras que el canal empresa registra 10.546 nuevas unidades, que representa un 39,4% más.

CUESTIÓN DE DISEÑO

EL SUPERVENTAS QASHQAI SE RENUEVA CON UN CAMBIO DE IMAGEN REVOLUCIONARIO

El pionero del segmento y uno de los superventas se acaba de renovar desde el punto de vista estético. Nació en 2007 y desde entonces tres generaciones completamente nuevas le contemplas dando una suma de 7 renovaciones en total. Esta última afecta sobre todo a temas estéticos, dado un vuelco a su imagen sobre todo del frontal.
Desde la primera generación la parrilla estaba enmarcada en una especie de "uve" y para esta se conserva ese estilo pero con un concepto más moderno y haciendo de la uve mucho más ancha y grande con una parrilla en forma de escamas que simulan las corazas de los samuráis. Las luces mantienen un perfil en forma de boomerang como en el resto de generaciones, pero ahora más sutil y con las nuevas tecnologías Led´s desde los acabados bajos y en los altos ya Led´s Matrix. Los antinieblas de debajo desaparecen porque los faros ya los llevan integrados. La trasera no cambia tanto como la delantera.
En el interior hay mejoras a nivel de materiales para proporcionar una mejor calidad percibida. En cuanto a los acabados hay uno nuevo N-Design que enfatiza el aspecto deportivo para poder competir con rivales con los acabados tipo N-Line de los Hyundai, S Line de los Audi, GR Sport de los Toyota, etc. Este acabado N-Design es el que ofrece en su interior una gran cantidad de superficie con Alcántara, inusual hasta ahora en la marca. También sus pantallas de 12.3" se ponen a la altura de la competencia y permiten disfrutar de nuevo ecosistema Google para hacer la vida más sencilla a bordo. Otra novedad es las nuevas cámaras de 360º con 8 vistas y nuevas funciones.
La gama de motores es la misma y destaca el más poderoso e-Power con sus 190 CV y su características de híbrido. Por debajo están los microhíbridos MHEV de 140 CV y 158 CV tanto con cambios manuales como automáticos.

IMAGEN DEPORTIVA
Para competir con rivales directos, esta nueva generación tienen un acabado N-Design que ofrece detalles más deportivos.

2-0-2-7: PIN CORRECTO

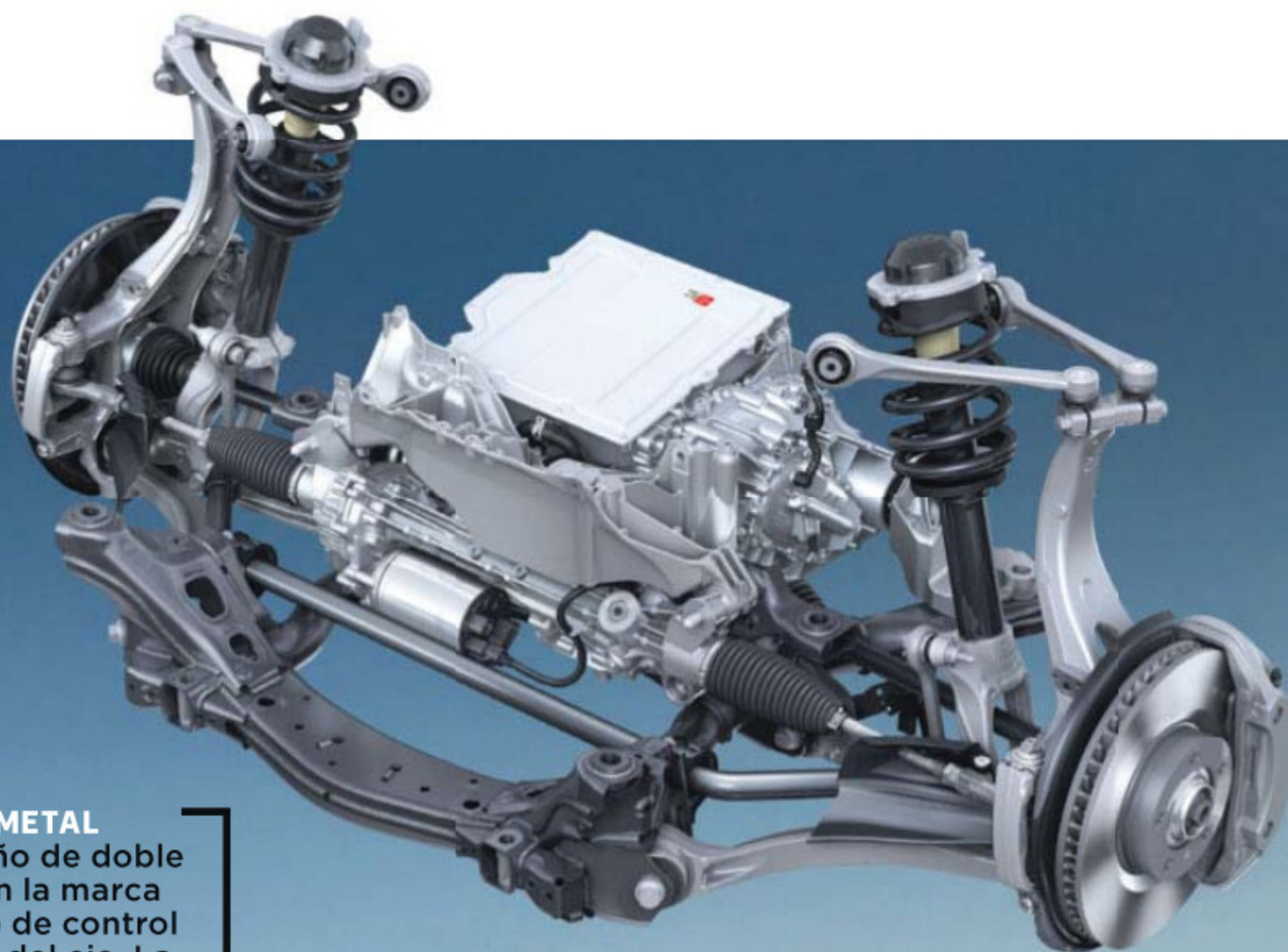
Adquirido el compromiso de ofrecer un e-tron en cada segmento comercial, y ya con todo el kit de herramientas listos para cimentar el futuro, Audi se lanza a consolidar su plan. Próximos pasos, berlinas grandes.

RAÚL RONCERO. FOTOS: C.SCHULTE Y AUDI

El nuevo Q6 e-tron despeja cualquier tipo de duda técnica acerca de próximos vehículos eléctricos en la gama, al menos en una segunda fase consolidada a partir del año 2028 —ver recuadro en la siguiente página—. PPE, y todo el resto de herramientas de este nuevo concepto de construcción, está perfectamente definido y tiene la mejor características que podría ofrecer un kit modular con vistas a futuro: es escalable, es actualizable y, sobre todo, puede hacerlo en diferentes áreas.

Tras el totalmente nuevo Q6 e-tron que se lanzará al mercado en próximos meses, toca empezar a hacer ruido con la nueva estrella de la marca, la berlina grande A6. Este mismo año vamos a poder verla ya en estado definitivo, tocarla y más que probable que incluso conducirla, porque la marca tiene previsto lanzarla en 2025. Anunciado ya un diseño en formato concepto con dos carrocerías, berlina y Avant, que prometían respetar el diseño en más de un 95 por ciento en los vehículos definitivos de producción, ahora también tenemos una idea meridianamente clara de cual será su contenido técnico o diseño interior.

MÁS DE 700 KM DE AUTONOMÍA

Un coche eléctrico no sólo se mide por su radio de acción, pero de lo que no va a escatimar el Audi A6 e-tron será, precisamente, de autonomía. La justa y necesaria para poder viajar con absoluta tranquilidad pero sin necesidad de llevar

AIRE O METAL
Inédito diseño de doble horquilla en la marca con el brazo de control por delante del eje. La amortiguación podrá ser de muelle metálico o neumática.
ASÍNCRONO
El motor delantero será el MMS 210-100, con un rendimiento de 190 CV y un peso de 87,5 kg, equipado con su propia caja de transferencias de doble etapa
BERLINA Y AVANT
La primera tendrá un diseño más parecido a un A7 que a un A6. La segunda, interpreta un nuevo concepto de carrocería familiar más tipo Shooting brake.

DE Q6 E-TRON
En imagen, interior del nuevo SUV eléctrico de la marca, con nuevo ecosistema digital que escenifica la parrilla singleframe.

kilos bajo el piso que sean ineficientes. Declarados ya 625 km para versiones Q6 e-tron que incluso equipan dos motores, la mejor aerodinámica de la berlina y la disponibilidad de variantes con sólo un motor al eje posterior permitirán alcanzar y superar fácilmente a los 700 km. La solución no está sólo en el tamaño de la batería, sino en una ecuación en la que intervienen nuevas tecnologías.

Habrá dos tamaños de batería, 100 kWh para las versiones bimotor —es una batería que pesa 570 kilos— y 83 kWh para las de un solo motor por la eliminación de dos de sus doce módulos —498 kilos en este caso—. Basado en una eléctrica de 800V, el A6 e-tron podrá cargar a 270 kW, recuperar el 80% de su capacidad en 21 minutos o incluso, aprovechar la tecnología "bank charging" para dividir en dos la batería y cargar cada sección paralelamente cuando se enchufa a un cargador de 400V. Audi ha dado ya un gran salto generacional en sus nuevas baterías aumentando la densidad energética en un 30% respecto a anteriores generaciones, consiguiendo también más estabilidad y menos degradación gracias a sofisticados sistemas de gestión térmica. Pero las cifras son más espectaculares aún si nos referimos a propulsores, con mejoras por encima del 60 por ciento en densidad de potencia o par. En conjunto, PPE cifra en un 30% y 33% de mejora en eficiencia y nivel prestacional que otras arquitecturas eléctricas empleadas en la marca de la que se beneficiarán próximos e-tron.

En su lanzamiento seguirá, previsiblemente, los mismos pasos del Q6 e-tron. Primero se lanzarán versiones con dos motores, una de ellas con denominación S. La primera tendrá 388 CV y 590 Nm de par; la segunda, alcanzará los 517 CV en los momentos en los

LA PLATAFORMA PPE NO SÓLO ES ESCALABLE Y ACTUALIZABLE, SINO QUE PERMITE SERLO EN SUS ELEMENTOS INDIVIDUALES

SÍNCRONO.
Unidad PSM 210-200 para el eje posterior, con rendimiento de hasta 380 CV y 580 Nm de par, nueva refrigeración por aceite y soportes estructurales al chasis, en lugar elementos atornillados.

que la función Boost reclamen toda la artillería disponible, entregando 795 Nm de par. Los dos motores, con características diferentes —asíncrono delantero y síncrono trasero— se complementan entre sí a la hora de sumar potencia, rodar a velocidades medias y estables, también en el reparto de par de la tracción total Quattro o la hora de recuperar energía mediante frenada regenerativa.

NUEVO "DIGITAL STAGE"

Visto también en el nuevo Q6 e-tron, la nueva generación de vehículos de la marca pasa también a utilizar ese mismo escenario digital. Eso implica que el nuevo Virtual Cockpit de 10,9 pulgadas se unifica en un único conjunto espacial junto con la pantalla multimedia MMI Touch de 14,5 pulgadas, conformando una pantalla panorámica de tecnología OLED con diseño singleframe. En su formato Panoramic Display, se amplia con una tercera pantalla frente al pasajero de 10,9 pulgadas, de tipo TFT en este caso. Sistema operativo Android Auto, inteligencia artificial ligada a los comandos de voz, luces delanteras con firma luminosa activa digital o trasera de tipo OLED de segunda generación serán otras de las tecnologías que el Audi A6 e-tron heredará del último e-tron que va a poner la marca en el mercado.

"COMPACT" E-TRON

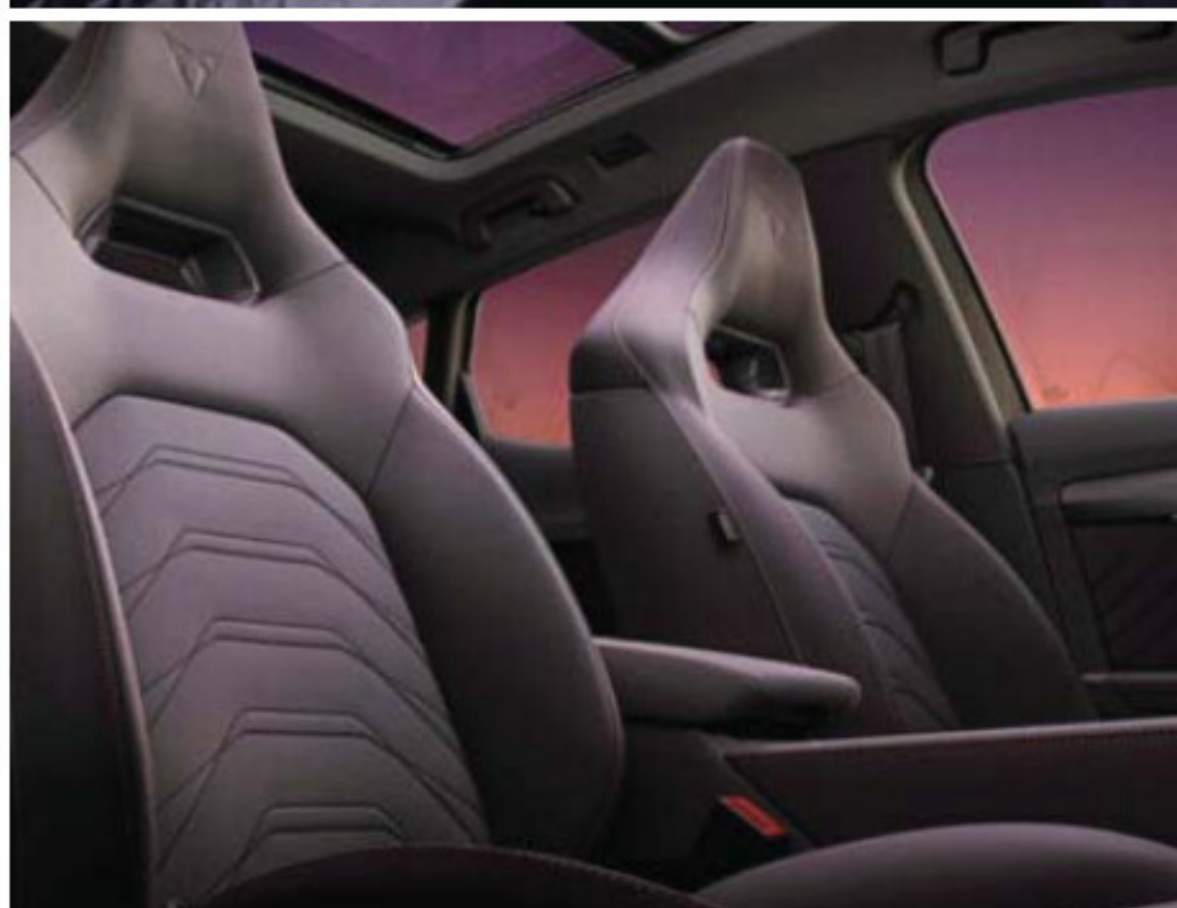
Encaja como sucesor natural del Audi A3 en formato eléctrico, pero aplicando la nueva nomenclatura de la marca, que reserva denominaciones pares para los e-tron, este nuevo compacto debería tener un nombre distinto. ¿A2? Tal vez evoque una categoría de vehículo más pequeño de lo que va a ser, pero la verdad es que no hay muchos más huecos utilizando códigos numéricos. Confirmado, o al menos internamente, como modelo de 5 puertas y sedán, proponemos "Compact" e-tron para referirnos a é. Markus Duesmann, ex CEO de la marca, ya anunció un e-tron de entrada, ratificado por Oliver Hoffmann, jefe de tecnología. Más recientemente, ha sido Gernot Döllner, sucesor de Markus, quien confirmó la construcción de un e-tron por debajo del SUV Q4, hecho en Ingolstadt y con plataforma escalable derivada del Q6 e-tron.
Eso será en 2028, ya con dos años de vida de este modelo, porque antes habrá un proceso de transición en este modelo, desde 2026 y hasta entonces, en el que el "Compact" e-tron utilizará el kit de herramientas modular MEB Evo modificado. Sí, puede que con sus deficiencias en comparación con las posibilidades que abre PPE, pero afinadísima para un coche de acceso a la marca, incluso apostando por movilidad Premium eléctrica. Se prevén autonomías de hasta 700 km, potencias de carga de 200 kW y versiones S, probablemente con solo un motor al eje posterior y especificaciones mecánicas semejantes a las del recién anunciado Cupra Born VZ, y también RS, el único bimotor de la gama y con rendimientos que podrían acercarse a los 400 CV.
En comparación con un A3 de combustión, las dimensiones aumentan ligeramente, tendrá más batalla, vías, voladizos y capó mucho más cortos y piso plano, ofreciendo un interior mucho más espacioso y habitable. También se espera trasvase de diseño al habitáculo, que no técnico durante la primera fase, del nuevo SUV Q6 e-tron.

ÉXITO

Hay mil maneras de describir el éxito, y una de ellas es CUPRA. Formentor y León son mucho más que cimientos de una marca fortalecida por su audaz visión del automóvil. Sus nuevas gamas 2024 vienen a arropar a otra nueva estrella, el Tavascan.

RAÚL RONCERO. FOTOS: CUPRA

FORMENTOR

No ha llegado el nuevo concepto de consola central del Tavascan, pero el Formentor sigue siendo un producto muy sugerente, de gran calidad y con un acertado equilibrio entre bienestar y deportividad. Como en el León, llega la nueva pantalla multimedia de 12,9 pulgadas con mandos inferiores retroiluminados —ya nos hubiera gustando una isla independiente para la climatización—. Sigue habiendo diferentes diseños de asientos o tejidos técnicos procedentes de materiales reciclados, todo con una pinta y diseño magnífico.

El CUPRA León más potente de toda la historia, nueva generación de híbridos enchufables, nuevo CUPRA Formentor VZ/333 sustituyendo al VZ5. Todo ello, junto con mejoras en el sistema multimedia o renovado diseños son las principales claves de la nueva gama Formentor y León, modelos que ya hemos visto y tocado y que se pondrán a la venta próximamente. Arrancamos y analizamos más de cerca todas estas novedades.

LINEA TAVASCAN

Primero fueron los CUPRA Born y Formentor los modelos que marcaron líneas maestras de productos específicos de CUPRA ajenos al catálogo de SEAT. Ahora es el Tavascan el que marca el nuevo estilo de la marca para los próximos años. En el caso del Formentor y León no es que haya un cambio dramático porque se ha mantenido la estampación de todos los elementos hechos en chapa, pero hay detalles muy chulos que aportan una imagen más moderna y sofisticada… aunque lo mejor va por dentro, y más concretamente, bajo el capó.

Los cambios son, en la gran mayoría de los casos, comunes tanto en el SUV como en la berlina, con la excepción del apartado mecánico donde no todos comparten por igual los propulsores que pasan a estar disponibles, aquí sí, con grandes sorpresas, especialmente para el León ya que podrá añadir un nuevo hito en su historia. Vamos al diseño.

Los distinguirás porque el frontal pasa a utilizar el denominado concepto "nariz de tiburón" que personaliza la misma vista del Tavascan. Como en este modelo, el logo de la marca gana reconocimiento al estar ubicado ahora en el capó en lugar de la calandra. Los faros podrán tener tecnología Matrix Led, pero se caracterizan por su diseño con secciones triangulares, la exterior más tres interiores que conforman los diferentes elementos del faro. La nota más agresiva de este frontal, con el que a mi juicio ganan muchos enteros estos nuevos coches, son las franjas verticales para las entradas de ventilación ubicadas por encima de la parrilla.

Atrás, el concepto de luces costa a costa, que une horizontalmente los dos grupos ópticos traseros, pasa a tener un nuevo elemento: el logo de la marca pasa a estar integrado dentro de esta banda luminosa, aportando más carácter a la zaga. En conjunto, puede parece poca cosa, pero son cambios que le han sentado de maravilla tanto al CUPRA Formentor como a las dos carrocerías del León, alejándose más aún, y ya no sólo por mecánica, de su homólogo de SEAT. Hasta 8 posibles diseños diferentes de llantas en el caso del Formentor y 9 en el León con dimensiones entre 18 y 19 pulgadas pueden personalizar el exterior al gusto de cliente. También hay nuevos colores compartidos en los dos modelos, como son las exclusivas pinturas Bronce Century Mate y Gris Enceladus Mate. Ahora incluso más que antes, Formentor y León parecen estar más alerta que nunca al toque de tambores de guerra para echar a rodar y demostrar su personalidad deportiva. Lo dicho, una imagen que no pierde equilibrio y sí gana personalidad deportiva.

> POR PRIMERA VEZ, EL FORMENTOR PUEDE DISPONER DE UNA VERSIÓN ECO GRACIAS AL MOTOR 1.5 ETSI DE 150 CV

UN MOTOR PARA CADA NECESIDAD

Amplia lista de buenos motores para estos dos renovados modelos, con cuatro tecnologías de propulsión diferente: gasolina, Diésel, mild-hybrid e híbrido enchufable, destacando, por ejemplo, que el Formentor tendrá por primera vez una versión ECO, que el León sube el nivel de rendimiento o que ambos modelos constarán con la nueva generación de híbridos enchufables del grupo, beneficiándose de

autonomías eléctricas superiores a los 100 km. Es lo bueno que tiene la continuidad de modelos como el VW Golf o Tiguan, que dan apoyo con sus tecnologías a diferentes marcas, permitiendo que CUPRA, por ejemplo, tenga un magnífico plantel de motorizaciones. No todos se reparten por igual entre el Formentor, León de 5 puertas y León Spotstourer, pero casi. Comencemos por el SUV.

CUPRA no cierra puertas a clientes que buscan un SUV de personalidad deportiva pero no necesitan altas dosis de potencias. Tres alternativas meteríamos en este saco, todas ellas con 150 CV y tracción al eje delantero, y todas ellas son sistemas de propulsión diferentes. Son estos motores: el 2.0 TDi DSG, 1.5 TSi con caja de cambios manual de 6 velocidades y el 1.5 eTSi DSG, novedad en la gama que será bienvenida por aquellos clientes que busquen un coche con etiqueta ECO de la DGT. Este motor, en comparación con generaciones anteriores que han montado otros modelos de la marca —León, por ejemplo— o del grupo, viene ya con una red integral de 48V que es ahora la encargada de arrancar el vehículo —antes se hacía a través de la red de 12V—. CUPRA se ha ahorrado de momento cualquier referencia a las prestaciones o consumos, aunque en el caso de los motores que se mantienen en la gama, apenas habrá cambios.

Turno para el 2.0 TSi, que se siguen repartiendo desde una lógica tal vez algo difusa. Aquí también hay mejoras importantes porque el anterior 2.0 TSi de 190 CV pasa a rendir ahora 204 CV, motor que se sigue combinado exclusivamente con la tracción total 4Drive y el cambio DSG de siete marchas. Por su parte, con la nueva versión de 265 CV —la misma que la del Golf GTi menos potente en la actualidad— se abre la veda al primero de los VZ que se ofrecen en la gama. Sustituye a la anterior motorización de 245 CV y a diferencia de la variante de 204 CV, esta versión se mantiene con sólo dos ruedas motrices junto con el cambio DSG.

Descatalogado el VZ5 de cinco de la gama saliente, la nueva joya de la corona y a su vez segundo VZ de la gama seguro que no tendrá ningún tipo de complejos. Se trata del 2.0 TSi en su versión de 333 CV, el mismo rendimiento que el Golf R o del Audi S3 renovado. Un motor fantástico que ahora tiene más carácter y personalidad deportiva que nunca, y que gracias a su menor peso podría conseguir que este Formentor sea incluso más equilibrado que antes con el VZ5. Las razón nos la dará o nos la quitará cuando lo podamos conducir, algo que no tardaremos mucho en hacer.

Eso sí, con acierto, CUPRA ha aprovechado la base del Formentor VZ5 para esta nueva versión 2.0 TSi de 333 CV mantenga el diferencial trasero Torque Splitter o los modos Drift y CUPRA, específicos para sacar la quintaesencia del motor y del chasis por la afinación del control de estabilidad o la posibilidad de dejar que el eje trasero baile bajo la batuta del gas que apliquemos. Un propulsor con mayúsculas que probablemente no hará que en el sentido puramente emocional dejemos de echar de menos al 5 cilindros de origen Audi, pero que seguro dará sobradamente la talla en el apartado prestacional, gastando además menos combustible.

E-HYBRID, NUEVOS HITOS

Continuamos con la relación de motores sobre el Formentor para luego ver el reparto de estos mismos propulsores entre León y León Sportstourer. La verdad es que el sistema híbrido enchufable que utilizaba el grupo VW basado en el motor térmico 1.4 TSi había to-

cado techo hace ya tiempo en comparación con sistemas equivalentes más modernos. Ahora, el grupo VW en general y CUPRA en particular pueden levantar bien alto la cabeza porque el sistema se ha renovado al completo anotándose una importante mejora.

El mayor cambio es la unidad térmica, que pasa a ser ahora el 1.5 TSi, además de baterías que cuentan con 19,7 kWh logrando autonomías superiores a los 100 km, dato todavía por confirmar aunque para tener referencias, ya el nuevo VW Tiguan con este mismo sistema anuncia 117 Km de radio de acción en modo eléctrico. La batería podrá cargarse a 11 kW en corriente alterna y opcionalmente, a 50 kW en corriente continua. Habrá dos versiones según el nivel de potencia global: 204 CV y 272 CV, esta última, también con definición VZ, que implica mayor énfasis deportivo tanto en la puesta a punto como en la decoración exterior e interior.

Y es que, para los VZ se siguen desarrollando elementos específicos, ya se trate de un Formentor o de un León. Llantas, asientos interiores, volante con doble mando satélite —todos los DSG lo utilizan— y diseño más deportivo. También asientos diferentes que pueden ser de tipo Sport, Bucket o CupBucket opcional con diferentes tejidos técnicos, microfibras procedentes de reciclaje o cuero sintético. También un sistema de sonido activo mejorado con una nueva caja sonora ligada al sonido natural del propio motor, con un modo Pure que se desliga del sonido emulado artificialmente y modifica las válvulas de la línea de escape para "marcar la zona" con sonido auténticamente mecánico. Los VZ de 333 CV también pueden equipar frenos Akebono opcionales con discos y pinzas especiales.

EL LEÓN SE SUPERA. GRACIAS AL 2.0 TSI DE 333 CV Y AL TORQUE SPLITTER, EL LEÓN FAMILIAR ALCANZA UN NUEVO HITO EN POTENCIA Y DEPORTIVIDAD

LEÓN, REY DE LA SELVA

Así se reparten los motores el Cupra León de 5 puertas y Sportstourer. Mismo planteamiento que Formentor, deportividad por bandera pero con un enfoque más respetuoso que nunca con el medio ambiente. Aquí ya partíamos de versiones eTSi con etiqueta ECO, motor que junto con el 2.0 TDi y 1.5 TSi manual comparte con el SUV Formentor. Igualmente, el Cupra León también ofrecerá en las dos carrocerías los híbridos enchufables e-Hybrid en las dos configuraciones de potencia, con 204 y 272 CV. Los cambios, bien con el Formentor o entre las dos carrocerías de la gama León se encuentran en la gama de potencia media y, más especialmente, entre las de altas prestaciones. Por ejemplo, el 2.0

LEÓN
A imagen y semejanza del Formentor por diseño y nueva conectividad, también con volantes que llevan el doble mando satélite de serie para las versiones con cambio DSG. El logo iluminado en la zona posterior pasa a ser otra nueva seña de identidad de estos dos renovados modelos. Los e-Hybrid siguen ofreciendo un volumen de maletero significativamente inferior al resto de motorizaciones.

CON LOS NUEVOS E-HYBRID YA CON MOTOR 1.5 TSI Y BATERÍAS MAYORES, FORMENTOR Y LEÓN SUPERAN LOS 100 KM EN ELÉCTRICO

TFSi de 300 CV con tracción delantera y diferencial VAQ sigue siendo exclusivo del León de 5 puertas, siendo una de las mayores diferencias con el modelo crossover, que no ofrece esta variante. Se trata de unas versión que el en el caso del Sportstourer se montaba con especificaciones ligeramente diferentes, alcanzado 310 CV, pero que a partir de ahora es baja para que tenga verdadero sentido el nuevo estandarte de la familia: el 2.0 TSi de 333 CV, al igual que el Formentor, ligado al Torque Splitter, al cambio DSG de 7 relaciones y modos Drift y Cupra específicos. Puede que con el tiempo esta configuración acabe también llegando a la carrocería de 5 puertas del León. Dentro de la gama León, también el Sportstourer tiene exclusividad en el 2.0 TSi de 204 CV con tracción total 4Drive y cambio DSG. La verdad es que, mejor y más completo, imposible tanto en el caso del Formentor como en la gama León.

Común también a ambas familias, estrenan pequeños cambios en las calidades interiores, distintos patrones de acabado en ciertos elementos del salpicadero y un mejorado sistema multimedia. De un lado, el Digital Cockpit dispone ahora de visualización de mapas nativos o de terceros en el caso haber vinculado el sistema multimedia mediante Android Auto o Apple CarPlay, la pantalla central pasa a tener 12,9 pulgadas y, por otro lado, los mandos táctiles con los que se maneja la climatización o el volumen de la radio están ahora retroiluminados aunque siguen necesitando precisión a la hora de usarlos. Una lástima, la verdad, no haber echado la vista al pasado y desvincular los elementos de más uso, como la climatización, de pantallas o mandos táctiles que no siempre responden con la exactitud que uno quiere, pero tal vez sería el único pero que se le puede poner a las nuevas gamas León y Formentor que CUPRA lanzará próximamente.

OPINIÓN

Raúl Roncero

SUPERIORES

Evolución con mucha cabeza, añadiendo al Formentor una nueva e interesante versión de acceso y fortaleciendo más que nunca al León. Rendimiento y sensaciones en primer plano, sin faltar equilibrio, tecnología y ese toque maestro para hacer coches que se pueden conducir y pilotar.

[27.790 € | 140 CV | 5,0 L/100 KM | ETIQUETA ECO]

CADA VEZ MÁS...

Más amplio, más eficiente, con nuevos grupos motrices —siempre con etiqueta Eco—, mejor equipado...y sin perder esa esencia Dacia en cuanto a precio, practicidad y una versión 4x4 que, sin duda, excede en su capacidad a la exigencia que vaya a a ser sometido en el 99% de las ocasiones el nuevo Duster..

ÓSCAR DÍAZ ODIAZ@SLIB.ES. FOTOS: SLIB

El Duster es un modelo clave en la reciente historia de Dacia. Un SUV B del que se vendieron más de 12.000 unidades en España en 2023 y se asienta sobre unos claros pilares, con el precio como mejor carta de presentación, aunque una vez que profundizas te das cuenta de inmediato que ofrece mucho más que una tarifa llamativa. De ahí que el lanzamiento del nuevo Duster, que llega a la tercera generación, sea uno de los puntos de paso obligados en el carnet de ruta de la nueva Dacia.

En este caso, casi 14 años después del lanzamiento de la primera serie, se estrena la tercera generación Dacia Duster, con un cambio radical en diseño, realización técnica, grupos motopropulsores, equipamiento y asistentes a la conducción que le permite lucir el título de «El mejor Duster jamás fabricado». Eso sí, como ya se anunció, no habrá versiones Diesel —consecuencia directa de los tiempos actuales y de ser fabricado a partir de la plataforma CMF-B— y su espacio pretenden cubrirlo con dos propuestas Eco: el microhibridado TCe de 130 CV y el Full Hubrid de 140.

SIEMPRE ECO

En el Duster Dacia apuesta por las tres formas más clásicas de alcanzar la etiqueta Eco, y lo hace usando tres bloques de motor y tres tecnologías diferentes destinadas a públicos complementarios. La primera, que también hace posible anunciar un precio de salida por debajo de los 20.000 euros es la Eco-G, una propuesta bifuel capaz de ser alimentada por gasolina y gas licuado que apuesta por la economía de uso y una autonomía máxima combinada «de las de antes», por

> EL LANZAMIENTO DEL NUEVO DUSTER ES UNO DE LOS PUNTOS DE PASO OBLIGADOS EN EL CARNET DE RUTA DE LA NUEVA DACIA

encima de los 1.000 km antes que por las prestaciones. De hecho, los 100 CV que anuncia usando GLP no son excesivos, aunque sí superan a los 91 que rendiría en el mejor de los casos usando gasolina.

El extremo opuesto viene dado por la versión Hybrid 140. Es compartida con propuestas como el Clio o el Captur y cuenta con un bloque motor de 1,6 l que se ve asistido por sendos propulsores eléctrico, uno encargado de alimentar la batería —1,2 kWh— y llenar los vacíos en los saltos de marcha y el otro con potencial de empuje individualmente o asociado al motor térmico. Juntos alcanzan los 140 CV y roza los 5 l/100 km de consumo, suponiendo una clara ventaja respecto del Eco-G siempre y cuando el precio no sea el factor determinante. Para los aficionados a los datos, Renault afirma que puede funcionar hasta un 80% del tiempo en ciudad en modo eléctrico y

VARIEDAD DE GAMA
La gama Duster va d los 19.290 a los 27.790 euros. El acabado Essential es exclusivo de la versión Eco-G. Los superiores: Extreme y Journey comparten precio, 1.500 euros más que los Expression.

OFF ROADER DE PRO

No podía ser de otro modo. En Dacia saben de la importancia de las versiones 4x4 en la familia Duster y han obrado en consecuencia desarrollando una variante con la que atender a flotas, a particulares de zonas rurales y aventureros del día a día. Cuenta con el motor TCe de 130 CV y cambio manual de seis relaciones a la que han asociado una transmisión inteligente muy eficaz, con potencial para desviar hasta el 50% del par a las ruedas traseras y cinco modos de conducción (Auto, Snow, Mud/Sand, Off Road y Eco). Éstos modifican el reparto de par entre ambos ejes, modulan la gestión del motor —incluyendo un aumento del régimen de giro para poder subir pendientes prácticamente al ralentí— y la actuación de los controles de tracción y estabilidad, consiguiendo una motricidad muy destacada en todo entorno. Se complementa con un control electrónico de velocidad de descenso accionable en cada una de las relaciones del cambio, incluida la marcha atrás, que mantendría la velocidad controlada desde parado hasta 30 km/h evitando tener que usar el freno en descensos. Estos sistemas electrónicos se complementan con elementos físicos como los neumáticos todo tiempo de motricidad extendida y unos datos todo terreno bastante favorables, con una altura libre de 217 mm, y ángulos de ataque y salida de 31º, 36º: cifras todas ellas asimilables a un todo terreno «de verdad».

PÉRDIDAS ASUMIBLES
Los 4x4 cuestán 2.200 euros más que los 4x2 y gastan 0,5 l/100 km más. La rueda de repuesto resta 116 l de maletero.

MUCHO A CONTAR
Las versiones Extreme se reconocen de los Journey por el paragolpes específico, las llantas de 17" y un enfoque más centrado en el Outdoor más que en la tecnología y Confort. Las versiones con freno de estacionamiento manual cuentan con tambores en el eje trasero, por discos en las de freno electrónico. Dacia ha incorporado una batería de accesorios de bajo coste y gran utilidad como los sistemas YouClip de fijación de carga (cuatro de serie y dos opcionales) .

que puede permitir un ahorro de combustible de hasta un 40% en ciclo urbano y un 20% en el combinado.

En el centro de ambos, la gran novedad, una propuesta de tres cilindros turbo de 1,2 l que se emplea por primera vez en Dacia y que los aficionados reconocerán como el elemento térmico de los Renault Austral E-Tech. Se asocia siempre a un cambio manual se seis relaciones y está disponible en versión de dos y cuatro ruedas motrices, protagonista del recuadro que acompaña a este artículo. Es un motor de razonable empuje, con 130 CV de potencia máxima no exento de empuje, especialmente entre las 4.000 y las 5.500 rpm, que vibra poco y podría llegar a rivalizar en consumos con el híbrido, aunque poniendo mucho de parte del conductor a igualdad de ritmo de marcha.

FONDO Y FORMA

Es merecedor del título nuevo Duster, como sugieren su diseño: nuevo, poderoso, de gran impresión SUV, con proporciones semejantes a sus predecesores, a los que Dacia afirma aventajar en aprovechamiento del espacio interior y protecciones plásticas de menor impacto ambiental y fabricadas algunas de ellas con proporción de materiales reciclados. También es nuevo el diseño interior, con un salpicadero poderoso, alto y plano y un puesto de mando muy orientado al conductor.

Como es de rigor, no le faltan ayudas a la conducción, bastante conservadoras aunque configurables en su actuación a partir de un botón de acceso directo, ni tecnología de conectividad, con los indispensables Android Auto y Apple Carplay. Son los elementos más visibles de un automóvil que ha mejorado en clave de refinamiento, de percepción de calidad y de aislamiento interior, con una notable mejora en cuanto a la rodadura según nos pareció apreciar en la toma de contacto. Queda por comprobar si esa excelente impresión inicial es justificada y pasa con holgura la prueba del metro, de la célula fotoeléctrica y de los pasos por la gasolinera. De momento me atrevo a decir que es un coche que me ha gustado, que mantiene la esencia de lo que es y debe ser un Dacia y que sabes donde y cuando pueden aparecer sus límites. Sin duda, va a más.

CONFIANZA

La garantía Dacia Zen de siete años puede reactivarse realizando un mantenimiento en la red oficial incluso si no se hubiesen hecho los anteriores.

DACIA APUESTA POR LAS TRES MANERAS MÁS CLÁSICAS DE LOGRAR LA ETIQUETA ECO: GAS, MICRO HÍBRIDO Y FULL HYBRID

DATOS TÉCNICOS

Precio desde **27.790 €**

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Potencia global del sistema	140 CV
Par global del sistema	148 Nm (térmico)
Motor térmico	
Tipo	Delantero transversal. Gasolina
Cilindrada y cotas	1598 cc y 78 x 83,6 mm
Alimentación	Inyección indirecta
Compresión	10,8:1
Potencia máxima	69 kW (94 CV)
Par máximo	148 Nm
Motor eléctrico	
Tipo	Delantero transversal
Potencia máxima	36 kW (49 CV)
Par máximo	205 Nm
Transmisión	Tracción delantera
Embrague	Sin embrague
Baterías	
Tipo	Iones de litio
Capacidad	1,2 kWh

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	Independiente McPherson
Susp. trasera	Ruedas tiradas por eje torsional
Frenos delanteros	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos sólidos
Dirección	Eléctrica, de cremallera.
Neumáticos	215/60 R18
Coeficiente Cx	n.d.
Largoxanchoxalto	4343 x 1813 x 1616 mm
Batalla	2657 mm
Peso oficial	1.380 kg
Depósito comb.	50 l
Maletero	430 l

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	180 km/h
Acel. 0-100 km/h	10,1 s
Consumo combinado WLTP	5,0 l/100 km
CO_2	113 g/km

OPINIÓN

Óscar Díaz

VEROSÍMIL

Ni aspiraciones pretenciosas ni falsas imágenes. El Duster es uno de esos coches que es lo que transmite y en este caso ha mejorado en eficiencia, en agrado de uso y equipamiento sin perder un ápice de su esencia, empezando por un precio de primera, arrancando por debajo de los 20.000 euros. Si alguien da más por menos, yo no lo conozco.

[43.080 - 45.160 € | 150 CV | 5,1 - 5,6 L/100 KM | ETIQUETA ECO - C]

SUBCONJUNTO

Altura extra, atrezo crossover y elementos específicos de diseños parecen la principales diferencias del Allstreet respecto al Sportback del que deriva, aunque su exclusividad reside realmente en el equipamiento extra con el que, en parte, justifica su mayor precio. Más que cualidades fuera del asfalto, Allstreet añade ventajas de uso sin limitar en absoluto el comportamiento dinámico.

RAÚL RONCERO. FOTOS: AUDI

El nuevo Audi A3 Allstreet no es un huevo de pascua. Que no te engañen las apariencias... o sí porque es un coche realmente vistoso y de aspecto más desenfadado que un A3 normal, pero no es una versión con la que podrás salir del asfalto ni tiene las ventajas de un SUV que facilite, por ejemplo, acoplar una silla infantil en las plazas posteriores. Sin embargo, para muchos podría ser el Audi A3 definitivo por ser precisamente eso, un A3 diferente. Con condiciones, eso sí. De momento —y no parece que vaya a cambiar la cosa—, gama limitada a dos motorizaciones, siempre de 150 CV y tracción delantera —qué lastima no haber lanzado un verdadero Allroad con esta base— y vista puesta en la exclusividad por su diferencial de precio respecto al A3 Sportback del que deriva —se compararía realmente con un S Line—, aunque en parte justificado porque el Allstreet viene bastante más equipado de serie.

SUSPENSIÓN Y RUEDAS

Estética al margen, la mayor diferencia de un Sportback respecto un Allstreet es que estos últimos están separados 30 mm del suelo. La mitad de ellos se han ganado gracias a unos muelles con 15 mm extra de longitud; la otra mitad, porque emplea ruedas con distinta sección: frente a las 225/45 R18 que monta de serie el Allstreet, los A3 Sportback vienen con 225/45 R17 en los acabados Advanced o 245/45 R18 en los S Line. El principal beneficio es que se accede de forma algo más cómoda al interior e incluso el conductor tiene un campo de visión ligeramente más amplio cerca de la zona delantera del coche, pero sigue siendo un turismo de altura muy limitada para transitar fuera del asfalto por todo aquello que no sean pistas sin salientes, perfectamente compactadas —es un coche con una suspensión bastante firme— y con buena adherencia.

Audi ha hecho los ajustes necesarios en la suspensión para compensar el mayor centro de gravedad o el peso adicional que tienen los Allstreet —en realidad, sólo 25 kilos más que un Sportback con el mismo motor—. Quizás lo mejor de esta nueva configuración de chasis no es sólo que afecta poco o casi nada al comportamiento dinámico, sino que incluso hace que el Allstreet sea un poco más cómodo

> LA PRINCIPAL DIFERENCIA DE PRECIO RESPECTO A UN SPOTRBACK EQUIVALENTE RESIDE EN SU MAYOR EQUIPAMIENTO DE SERIE

para circular en ciudad o en carreteras de segundo orden que están mal asfaltadas, ya que el primer "golpe" de muelle y amortiguador trabajan verdaderamente bien. En realidad, la primera sorpresa que nos llevamos al conducir el Audi A3 Allstreet fue encontrarnos con una suspensión claramente más firme de lo que presuponíamos, consiguiendo por tanto una efectividad y tacto de conducción prácticamente equivalente al de una versión normal del Sportback, los cuales, eso sí, pueden optar por el tren de rodaje deportivo —de serie en un S Line— o el adaptativo —costaría 1.465 euros—. Es una opción que Audi ha decidido no contemplar en el Audi A3 Allstreet, y que visto el excelente equilibrio que podría conseguir entre comodidad y agilidad, harían preferible al Audi A3 normal si nuestra prioridad fuera, bien la mayor comodidad posible, bien la mejor efectividad o ambas cosas a la vez, gracias a los múltiples ajustes que ofrecen los amortiguadores controlados electrónicamente. Incluso añadiendo esta opción a los A3 Sportback, seguiría siendo más barato que él el Allstreet.

SÓLIDO
Esperábamos un A3 "distinto", también en filosofía de puesta a punto, pero Audi ha "unificado" el comportamiento del Allstreet con el resto de carrocerías de la gama.

LOS "OTROS" A3

Casi todo lo contado del Allstreet a nivel de diseño en el habitáculo o fórmulas de pago por opciones son también válidas en la renovada gama A3 Sportback o A3 Sedan. En este caso, ha sido la berlina de tres cuerpos por la que me he decantado para la toma de contacto, combinando diferentes trayectos con el nuevo S3, de todos, el que mecánicamente más cambia por ahora. No tengo grandes novedades que contarte en cuanto el rendimiento de chasis porque, como antes, su relación entre confort y efectividad siguen guardando ese deseable punto de equilibrio que te gustaría tener en un coche de su categoría para viajar o conducir deprisa. Por su parte, lo más relevante de los motores 35 TFSi S Tronic y 35 TDi S Tronic, los dos primeros que se venden en este momento, lo he dejado ya analizado en el texto general. Así que toca mirar a futuro.
Queda bastante por llegar y aunque no esperamos una gama exactamente igual a la del Golf, cuanto menos sí equivalente en la gran mayoría de las motorizaciones. Faltan los básicos, con 116 CV en gasolina —afortunadamente, ya sin el bloque 1.0 TFSi— y Diésel, y donde Audi podría optar por el 1.5 TFSi/130, TFSi/130 48V o el 30 TDi. Por debajo del S3 debería haber versiones basadas en el 2.0 TFSi, con 204 CV, 265 CV o incluso las dos. Mientras que en híbrido enchufable, Audi, como es lógico, también montará el sistema de nueva generación basado en el motor térmico 1.5 TSi y baterías de 19,7 kWh de capacidad que proporcionan una centena de kilómetros en modo eléctrico. Todas, o parte de estas novedades mecánicas se irán anunciando a lo largo del presente año.

FAMILIAR
Pocos cambios y manteniendo el mismo aire de familia que el anterior Audi A3. A diferencia de Cupra León o Golf con los que comparte tecnología, Audi tiene el control de la climatización separado de la pantalla multimedia, una solución mucho más práctica e intuitiva. Desde el MMI Touch se pueden configurar las diferentes firmas luminosas que ofrecen las luces Matix Led delanteras. Los 3 cm extra de altura del Allstreet permiten acceder algo mejor al habitáculo, pero no hay cambios en la capacidad interior respecto a un Sportback.

Aunque sean pequeñas las diferencias, el Allstreet tiene también un tacto algo diferente en función del motor que lleve. El 35 TFSi S Tronic hace que el coche resulte un poco más preciso y más ágil. No es de extrañar porque comparado con el 35 TDi hay nada menos que 85 kilos de diferencia a favor de la versión de gasolina, principalmente asentados en el eje delantero, algo que favorece la reactividad de la dirección, minimiza el subviraje y, en conjunto, permite sentir un coche realmente más ligero. En realidad, sea cual sea la motorización, el A3 Allstreet tiene un comportamiento tan asombroso como el de cualquiera de los A3 comparables, destacando además su refinada calidad de rodadura.

En su versión 35 TFSi S Tronic, el A3 Allstreet cuesta 43.080 euros —en Sportback, ese motor está en una horquilla de entre 36.580 a 42.430 euros—; el 35 TDi S Tronic cuesta 45.160 euros —entre 38.660 y 44.510 euros en carrocería Sportback—. Las diferencias de motor al conducir uno u otro son extrapolables a las otras carrocerías y en cierto modo parecidas a las que hay de chasis: el 35 TFSi también hace que el coche sea más "fino" y agradable, además de tener un sonido más bonito, aunque la respuesta parezca menos poderosa.

ECO O DOBLE SCR

Motores conocidos de antes en la gama, de otros Audi o del grupo. Los dos son S Tronic/7 con 150 CV siendo el 35 TFSi el único ECO. El 35 TDi mantiene el doble catalizador SCR con sendos inyectores de Adblue.

El consumo anunciado por el fabricante es de 5,6 l/100 km para la versión de gasolina —tal vez, algo optimistas—, 5,1 l/100 km para el 35 TDi; es difícil conseguir las cifras prometidas con el primero aunque ya sabes que se trata de un propulsor de eficiencia más que probada y que, además de costar tanto menos como para que haya que echarle miles de kilómetros hasta amortizar la ventaja en consumo del 35 TDi, dispone de etiqueta ECO de la DGT por tecnología Mild Hybrid de 48 voltios. Con ella, van "incluidos" otros beneficios añadidos, como una excelente gestión de recuperación de energía con su correspondiente efecto de retención mecánica que hace que, en ciertas condiciones, también sea más agradable de conducir que el 35 TDi.

Dicho sea de paso, enhorabuena por el buen trabajo que el Audi A3, sea Allstreet o no, sigue ofreciendo en materia de aislamiento: cualquier Audi A3, independientemente del motor que lleve, se siente refinadísimo. En cuanto a aerodinámica, los tramos sin límite de las carreteras alemanas, que es donde hemos podido tener el primer contacto dinámico con la renovada gama Audi A3, también nos han permitido corroborar que el impacto de un Cx menos favorable —0,31 frente a 0,29 de los

PESE A LA MAYOR ALTURA, LAS SUSPENSIONES SON "AL DENTE", CON UN PUNTITO DE FIRMEZA QUE NO NOS ESPERÁBAMOS

EL MEJOR S3 DE TODOS LOS TIEMPOS

Disponible en carrocería Sportback o Sedan por 65.260 euros, el nuevo S3 es, por ahora, la versión que más ha cambiado. Lo hecho porque ganado potencia. Y sobre todo, porque se ha convertido en un deportivo mucho más radical que nunca. La clave, o el verdadero elemento diferenciador es que los Audi S3 llevan desde ahora Torque Splitter, el elemento mágico derivado del Audi RS3 que da una personalidad dinámica completamente diferente a este coche al poder jugar de forma activa con el reparto de fuerzas las ruedas del tren posterior. La diferencia con el RS3, y al igual que el Golf, es que se ha eliminado la función Drift, pero a cambio, Audi ha desarrollado un nuevo modo denominado Dynamic Plus que permite hacer bailar el tren posterior jugando a base de gas. Todo está centralizado en un sistema inteligente cuya máxima prioridad es la efectividad y la seguridad, siendo capaz de eliminar casi por completo el subviraje, inducir fácilmente el sobreviraje o compensar el reparto de fuerzas que reparte a cada eje y rueda para estabilizar una maniobra en caso de pérdida de control del vehículo. Probado ya y contado aquí en Autopista hace unos meses, aún con traje de camuflaje. Discreto como siempre, pero más picante que nunca gracias a la mayor potencia, 333 CV ahora procedentes del revisado motor 2.0 TFSI que gana 23 CV, 20 Nm con mejoras en la inyección y sobrealimentación. No sólo es más potente, también es más rápido de respuesta. Y algo más veloz. Junto a todo ello, mejoras en la caja de cambios S Tronic —sus embragues pueden ejercer más presión—, cambios más rápidos —hasta un 56% más utilizando los modos deportivos—. También manguetas más rígidas que proporcionan un mejor guiado o frenos con discos de mayor diámetro y espesor. Sigue siendo un deportivo que puedes usar perfectamente a diario, pero ahora, metido en faena, resulta un coche más efectivo, divertido, exigente y exclusivo que nunca.

VISIÓN EXCLUSIVA
Más que por diseño, el Allstreet es un A3 muy exclusivo por equipamiento de serie. Entre elementos en origen, destacan sus faros Matrix Led y pilotos traseros OLED.

Sportback— apenas tienen influencia en ruidos alrededor de la carrocería.

NOVEDADES COMPARTIDAS

Además de la cosmética que distingue al Allstreet, su parrilla es también distinta, octogonal y por tanto con un diseño semejante al de la familia Q, aportando mayor sensación de altura a la carrocería. En sus extremos, luces Matrix Led de serie combinados con pilotos traseros con tecnología OLED, opción por la que en el Sportback tendrías que pagar 905 euros. Gracias a sus 24 elementos de ledes distribuidos en tres filas, las Matrix Led estrenan en la gama A3 hasta cuatro posibles firmas luminosas diferentes para la luz diurna o de bienvenida.

Ni hay cambios en capacidad interior ni existen diferentes de habitabilidad entre el Allstreet y el Sportback —de pecar, lo hacen en capacidad de maletero, con sólo 380 litros en el caso de las dos carrocerías de 5 puertas—, pero al igual que el Sedan, todos han recibido pequeñas modificaciones de estilo o mejoras en conectividad basadas en la posibilidad de adquirir elementos en

EL 35 TFSI ES MÁS AGRADABLE QUE EL 35 TDI, CUESTA MUCHO MENOS Y ADEMÁS TIENE ETIQUETA ECO DE LA DGT

la tienda virtual —es la primera vez que un A3 ofrece esta modalidad de equipamiento—, eso sí, previo pago de la APP Audi Aplication Store. A través de ella, se puede pagar —bien por suscripción mensual o pago por tiempo indefinido— características como la compatibilidad con Android Auto y Apple Car Play —sí, Audi sigue siendo algo cicatero con algunos elementos tan básicos—, el programador de velocidad activa, el asistente de luces automáticas o funciones para la climatización en dos zonas en las versiones que no tienen estas opciones desbloqueadas ya de serie.

Los elementos que cambian de diseño en el habitáculo son las salidas de ventilación, tiradores de puertas, la palanca de cambios o la iluminación ambiental, ahora con un paquete opcional que incluye funciones adicionales y amplía también las zonas que pasan a estar iluminadas. Siguen existiendo dos posibles opciones de pantalla Virtual Cockpit, de 10,25 pulgadas con dos posibles configuraciones o la versión Plus opcional que aumenta su tamaño hasta las 12,3 pulgadas y dispone de cinco posibles visualizaciones.

Respecto a un Sportback equivalente, los 3.600 euros de sobreprecio —a igual de motor y comparado con un acabado S Line— residen en que el Allstreet viene de serie con las ya citadas luces Matix Led, el programador de crucero adaptativo, retrovisores exteriores con antideslumbramiento automático, cámara de visión trasera, asiento con ajuste lumbar, acceso sin lleve o apertura del maletero motorizado. Está claro que Audi busca un posicionamiento "top", aunque muchos agradeceríamos una gama también escalable para esta carrocería, niveles de acabado más "básicos" e, incluso, mayor gama mecánica ya que, presumiblemente, el Allstreet no tendrá ni versiones inferiores ni híbridos enchufables. a

DATOS TÉCNICOS

Audi A3 Allstreet 35 TFSi S Tronic
Precio (desde) 43.080 €

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Tipo	4 cilindros en línea en posición delantera transversal
Cilindrada y cotas	1.498 cm3 - 74,5 x 85,9 mm
Distribución	Doble árbol de levas en cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbocompresor e intercambiador térmico
Sistema híbrido	Tecnología Mild-Hybrid de 48V con unidad eléctrica de 15 kW
Potencia máxima	150 CV a 5.000-6.000 rpm
Par máximo	250 Nm a 1.500-3.500 rpm
Transmisión	Tracción delantera, cambio automático de 7 velocidades
Embrague	Doble embrague

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	Independiente McPherson
Susp. trasera	Independiente multibrazo
Frenos delanteros	Disco ventilado
Frenos traseros	Disco
Dirección	Cremallera eléctrica
Neumáticos	225/45 R18
Coeficiente Cx	0,31
Largoxanchoxalto	4.353 x 1.816 x 1.457 mm
Batalla	2.630 mm
Peso oficial	1.425 kg
Depósito comb.	50 litros
Maletero	380 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	221 km/h
Acel. 0-100 km/h	8,4 s
Consumo combinado WLTP	5,6 l/100 km
CO_2	127 g/km

OPINIÓN

Raúl Roncero

EN LA OLA

Discreta renovación para Sportback y Sedan, pero no tanto para el S3 junto a un Allstreet por el que no apuesto gran volumen de ventas, pero aporta valora añadido a una gama que sigue confiando en los valores de siempre. A caballo por precios entre Serie 1 y Clase A, el A3 sigue destacando por puro equilibrio, ahora, más que nunca.

[49.900 € | 315 KW | 17,9 KWH/100 KM | ETIQUETA 0]

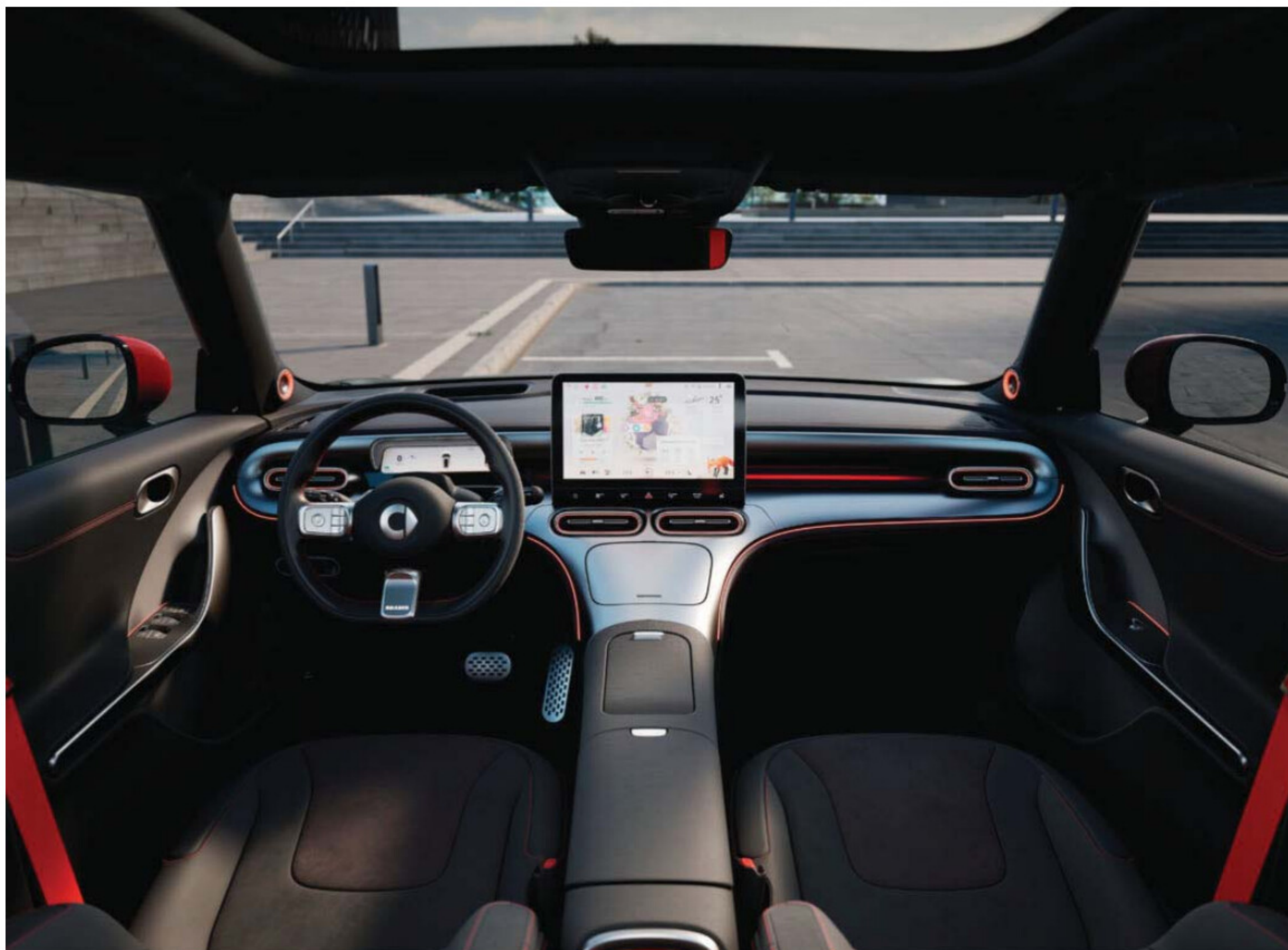
PALABRAS MAYORES

La nueva era de Smart rompe en fondo y forma con la concepción inicial creada por Daimler y Swatch. pierde parte de su capacidad urbana, pero gana en presencia, en capacidad de uso y versatilidad, siempre con las limitaciones de un eléctrico puro.

ÓSCAR DÍAZ ODIAZ@SLIB.ES FOTOS: SLIB

Smart Brabus. La denominación no es nueva pero el concepto, el fondo y la forma sí lo son. Porque los nuevos Smart, empezando por el #1 son algo realmente especial. Es más grande, un auténtico SUV de cinco plazas de generosa altura interior (hasta 101 cm en las plazas delantera y 95 las traseras), notable anchura (137 cm en las plazas traseras) y espacio para las piernas de los pasajeros traseros (76 cm), en un gran ejercicio de aprovechamiento del espacio. Pero también es una apuesta plenamente eléctrica, con baterías que van de los 49 a los 66 kWh de capacidad bruta y propuestas de dos y de cuatro ruedas motrices mediante un motor en cada eje, con el Brabus como abanderado en cuanto a prestaciones dados los 315 kW que suman sus dos propulsores. De ahí que nadie espere la máxima eficiencia ni la búsqueda de una autonomía récord —anunciado el consumo en 18,2 kWh/100 km y la autonomía en 400 km— pero sí un poderío absoluto y unas sensaciones de radicalidad fuera de toda duda, con una aceleración de 0 a 100 km/h bestial de 3,9 s: algo digno de coches como el Audi RS6, un Porsche 911 Turbo, un BMW M3, por citar nombres conocidos.

Formalmente, el Smart #1 responde a la definición de SUV sub compac-

to, con una longitud de 4,27 (4,30 el Brabus), por lo que tendría no pocas alternativas de las que se desmarca si reparamos en su potencia, 200 kW en los coches de propulsión —180 km/h de velocidad máxima, 6,7 s en el 0-100 y una autonomía de 310 km— y 315 kW en los de tracción integral.

ECOSISTEMA DIGITAL

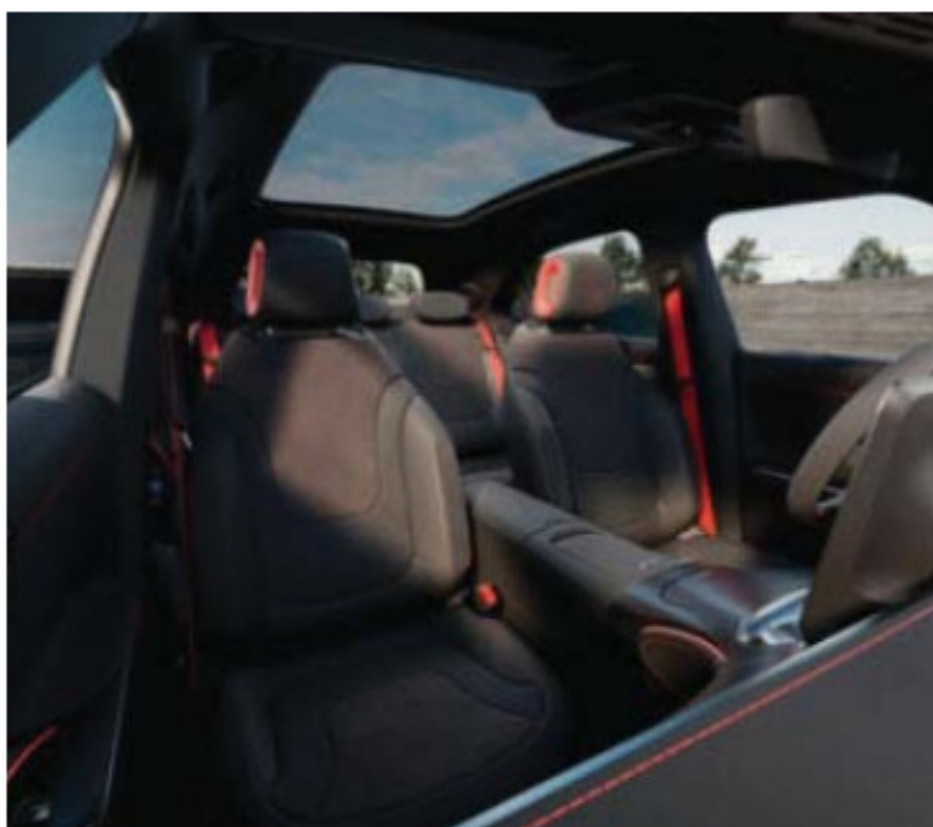
Este Smart #1 un ejemplo del concepto de electrificación en el automóvil llevada al extremo, con una reducción máxima de los mandos interiores y la agrupación de la mayoría de las funciones en una pantalla táctil con animaciones y grafías modernas, a las que hay que habituarse, y más quienes vengan de propuestas más conservadoras. También requiere un periodo de adaptación la extrena automatización de sus funciones: como en los Volkswagen ID o los Polestar, abrir la puerta supone entrar en una dimensión novedosa con la activación automática del sistema. En ese momento basta conectar el modo D del cambio, iniciar la marcha y comenzar a experimentar su gran potencial, que es mucho.

Cuatro modos de conducción permiten administrarlo a voluntad, bien para sentir todo el potencial en el modo Brabus bien para aprovechar al máximo la autonomía, que resulta mejorable. Por citar una cifra, un recorrido de autopista a velocidades reales al límite de la legalidad va a arrojar consumos en el entorno de los 22 kWh/100 km que si bien no son exagerados para un coche de esta potencia, no suponen un ejemplo de la máxima eficiencia energética. Como es habitual, el consumo baja a niveles más lógicos cuando al moverte de manera constante en el entorno de los dulces 90 km/h, si bien será difícil verle mostrar consumos de primer orden —lógico por una parte al hablar de semejante nivel de potencia, aunque hemos probado otros eléctricos más potentes y eficientes, como el BMW i5 M60—.

Además de los cuatro modos de conducción Cuatro modos de conducción (Eco, Confort, Deporte y Brabus) también permite elegir grados de actuación el sistema de frenada regenerativa, configurable en tres niveles, en el más potente de los cuales llega a mantener parado el vehículo sin intervención sobre el pedal de freno. También da sensación de contundencia, de no abandonarnos fácilmente y, como en la primera generación, la respuesta de la dirección es francamente rápida y la sensación de estabilidad muy alta. Y si alguien se lo pregunta, la gama comienza en los 38.000 euros y se va hasta los 50.000 de nuestro poderoso protagonista: un coche que tiene mucho que contar y disfrutar.

LOS NUEVOS SMART, EMPEZANDO POR EL # 1, SON ALGO REALMENTE ESPECIAL EN EL FONDO, EN LA FORMA Y EN EL CONCEPTO QUE ENCARNAN

UNA HISTORIA CORTA PERO INTENSA

La historia de Smart es corta pero intensa, originada con un biplaza turbo de motor central trasero y 2,5 m de longitud. No le faltaba atractivo ni oferta mecánica al tener dos niveles diferentes de potencia e incluso un Diesel. Pero su historia está llena de vaivenes, primero explorando nuevas propuestas, como la berlina Forfour —de cuatro puertas y cuatro plazas, y otras tan exclusivas y específicas como el efímero Crossblade o el Roadster, destinado a convertirse en clásico. Sin embargo rápidamente fueron descatalogadas dejando al biplaza como única propuesta. En 2007 apareció la segunda generación, con casi 20 cm más de longitud, motores de 1 litro y una propuesta eléctrica. En 2014 llegaría la tercera generación, que también recuperaría una versión de cuatro puertas, y daría el paso definitivo a los motores eléctricos como única propuesta.

BIEN APROVECHADO. El espacio disponible está muy bien aprovechado para conseguir un habitáculo muy generoso. Atrás el acceso es cómodo y el suelo plano. Los revestimientos son llamativos y de ajuste correcto.

DATOS TÉCNICOS

Precio **49.900 €**

MOTOR Y TRANSMISIÓN	
Potencia global del sistema	315 kW
Par global del sistema	543 Nm
Tipo	Delantero trasversal
Tension nominal	n.d.
Potencia máxima	115 kW
Par máximo	200 Nm
Tipo	Trasero transversal
Tension nominal	392 V
Potencia máxima	200 kW
Par máximo	343 Nm
Transmisión	Total
Embrague	Sin embrague
Baterías	
Tipo	Iones de litio
Capacidad total / útil	66 kWh / 62 kWh
Tension nominal	n.d.
Potencia de carga CA	22 kW
Tiempo de carga CA	7,5 h
Potencia de carga CC	150 kW
Tiempo de carga CC	30 min
BASTIDOR Y CARROCERÍA	
Susp. delantera	MCPherson
Susp. trasera	Paralelogramo deformable
Frenos delanteros	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos ventilados
Dirección	Eléctrica
Neumáticos	235/45 R19
Coeficiente Cx	n.d.
Largoxanchoxalto	4.300 x 1.822 x 1.636 mm
Batalla	2.750 mm
Peso oficial	1.900 kg
Maletero	273 / 411 l
RENDIMIENTOS OFICIALES	
Velocidad máx.	180 km/h
Acel. 0-100 km/h	3,9 s
Consumo combinado WLTP	17,9 kWh/100 km
Autonomía	400 km
CO_2	0 g/km

OPINIÓN

Óscar Díaz

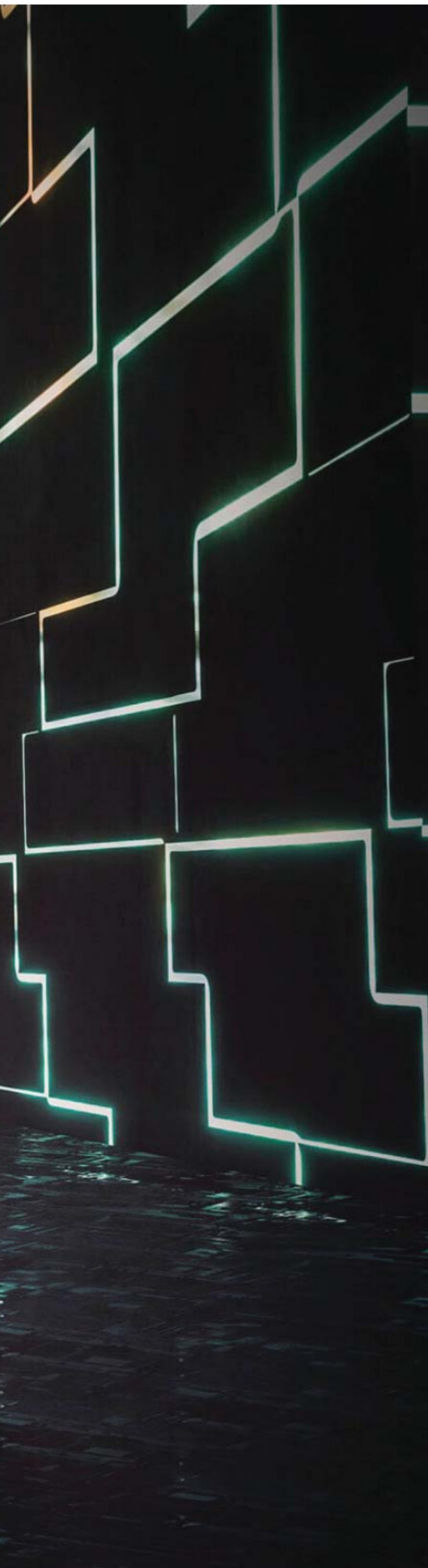
DUDAS DESPEJADAS

Mucho más coche, siempre eléctrico y con un precio muy acertado... para lo que es un automóvil de este tipo. Reconozco que al principio me abrumó por su tecnología y manera de presentar la información, pero es fácil que estas reticencias iniciales sucumban ante el potencia dinámico. Un poco desaforado incluso, pero es un coche con personalidad, espacio y capacidad para solventar en un pis pas cualquier inconveniente en el tráfico.

EL OMODA 5 ES EL PRIMER VEHÍCULO QUE LANZARÁ LA MARCA

HAY PLAN

OMODA viene para quedarse y trazar, ya asentado en España una amplia red de puntos de ventas y nuevos vehículos basados en un concepto similar al MG: coches vistosos a precios rompedores. El OMODA 5 será el primer coche con el que se estrena este fabricante.

RRF. FOTOS: OMODA

Si le pegas un vistazo al recuadro de la segunda doble página sabrás qué es OMODA o qué viene a hacer en nuestro continente, así que pasemos a analizar las características del que será su primer lanzamiento, el OMODA 5. Se trata de un vehículo de tamaño medio que la marca lanza inicialmente con motor de gasolina y sin ningún tipo de electrificación —es, por tanto, un coche con etiqueta C de la DGT—. Primer repaso general y, ¡Eureka!: con precios entre 27.900 y 29.900 euros, motor 1.6 Turbo con caja de cambios automática de 7 velocidades y un equipamiento de serie bastante extenso, todo sea dicho, la cosa no pinta nada mal... por ahora.

Parece un fiel reflejo de marcas como MG en cuanto a posicionamiento, aunque aparenta ser un producto más trabajado, refinado y sobre, todo, más "marketiniano": la marca aboga por la moda, la tecnología, las nuevas tendencias, la sostenibilidad o el cuidado por el planeta. El fabricante además ofrece hasta siete años o 150.000 km de garantía, un obligado compromiso para ganarse la "confiabilidad" de su potencial nuevo público al que intentará conquistar a golpe de afinado, aunque también, recargado diseño.

TÉRMICO Y ELÉCTRICO

El OMODA 5 será un coche multipropulsión que dispondrá también de variante eléctrica. Está basado en una arquitectura de origen Chery, pero ya entrada en añitos, concretamente, la T1X, válida para coches de hasta siete pasajeros y batallas comprendidas entre los 2,56 y 2,80 m. De línea SUV, mide 4,40 m de longitud, 1,82 m de ancho y 1,58 m de altura. No es un coche que despierte pasiones, pero sí ciertamente bonito y bien proporcionado, destacando el tendido pilar delantero y la pronunciada caída del techo, aspectos que, por cierto, han condicionado la habitabilidad interior. OMODA realza sus líneas maestras a través de delgados grupos ópticos para la luz diurna o la intermitencia secuencial, una prominente parrilla delantera con efecto tridimensional y diamantada, faros desplazados a los extremos del paragolpes, pilotos traseros que conectan las dos dinámicas aletas o un falso difusor inferior. Contrastes entre contornos suaves, afiladas aristas y un dinámico perfil que, elemento a elemento, recuerda a algunos modelos del mercado que a partir de ahora serán competidores.

Dentro, parece un producto más que honrado por su vistosidad, aunque algo modesto en muchos apartados. OMODA, eso sí, confiesa tener una

OMODA TOTALIZARÁ HASTA 80 PUNTOS DE VENTA EN ESPAÑA EN UNA PRIMERA FASE DE EXPANSIÓN. PRÓXIMAMENTE, LANZARÁ OTRO SUV DE TAMAÑO SUPERIOR AL OMODA 5.

ESPAÑA, PISTA DE DESPEGUE

OMODA no viene a tentar a la suerte, tiene libro de ruta para establecerse en Europa, sabe cuál es el punto débil del mercado y está respaldado por un verdadero gigante. Creada en 2023 en Wuhu, China, está integrada dentro del grupo CHERY cuya división de turismos fue fundada en 1997, siendo actualmente uno de los fabricantes más importantes en su mercado local, pero con presencia en todo el planeta —exporta el 40% de lo que produce—, con crecimientos anuales verdaderamente espectaculares... y con tres nuevos ases en la manga para completar un verdadero póker de marcas para competir a medio plazo en Europa. Jaecco será la siguiente en llegar, posicionada como fabricante de alto copete gracias a vehículos de gran tamaño y tecnología. Para más adelante, llegarán otro par de nuevas marcas que se situarán como alternativa "low cost", por debajo de OMODA, o con mayores ambiciones aún que la citada Jaecoo, en este caso, sólo con vehículo eléctrico. España va a ser el primer mercado en el que se implante OMODA, asentada ya en una estratégica ubicación de cara a la recepción y distribución de sus nuevos vehículos desde la Autoterminal de Barcelona para ampliar horizontes por toda Europa a partir de los próximos años. La marca no comercializará sus coches mediante importadores privados, sino en una red propia de concesionarios que contará inicialmente con 45 puntos de venta que en una primera fase de expansión totalizarán hasta 80 concesionarios oficiales dentro de nuestro territorio.

EN LA RECÁMARA
El grupo CHERY tiene 15 diferentes modelos en producción con diferente tecnología de propulsión que podrían dar el salto a nuestro continente en el momento que el fabricante detecte potencial demanda.

larga lista de elementos sobre los que trabajar para llegar a afinar este coche cada vez más al gusto europeo. Los materiales empleados en el habitáculo resultan bastante sencillos, mucho más al estilo MG que, por poner algún ejemplo, un Hyundai Kona. Aunque los ajustes son sólidos, abundan materiales rígidos y las tapicerías que tienen acabado en símil cuero tienen un tacto poco agradable. Emplea dos pantallas contiguas de 10,25 pulgadas tanto para el cuadro de relojes como para el sistema multimedia, el primero con no muchas posibilidades de configuración y en ambos casos, con resolución mejorable. No falta conectividad Apple CarPlay o Android Auto sin cables, ni puertos USB, cargador por inducción, mandos físicos para acceder a un buen número de funciones o abundantes huecos para dejar objetos.

OMODA quiere destacar por ofrecer un alto grado de confort a bordo y el equipamiento más completo de su clase, pero ambas cosa no son, de momento, compatibles al mismo tiempo. La dotación de serie es muy abundante desde su nivel Comfort, acabado que dispone de sensor de aparcamiento delantero y trasero, cámara marcha atrás, arranque sin llave, puesta en marcha del motor de forma remota, programador de velocidad activo, asistente de mantenimiento de carril y punto ciego, faros con tecnología led o llantas de 18 pulgadas. Los Premium mejoran esta dotación añadiendo el climatizador bizona, portón del maletero con accionamiento eléctrico, pintura exterior bitono, techo panorámico o cambio automático entre luces cortas y largas. Mucho y por menos que

¿QUIÉN DARÁ MÁS, POR MENOS?
Desde 27.900 euros, bien equipado, de aspecto imponente y con un primer motor térmico que dispone de un nivel de potencia considerable. OMODA replica a MG pagándole con la misma moneda.

la mayoría, aunque en líneas generales, lejos de estándares europeos, algo que se pone más de manifiesto una vez que echamos a andar. Para sus dimensiones, no es un coche espacioso porque las formas han condicionado la función. Delante, por ejemplo, tiene plazas algo angostas debido a la altura disponible o la gran anchura de la consola que divide los asientos; atrás no sobra espacio para las piernas. El volumen de maletero, con 360 litros, es también algo limitado.

El primer motor con el que se lanzará el OMODA 5 es el ya citado 1.6 Turbo de 185 CV y 290 Nm de par —de ahí la denominación 290T visible en el portón trasero—. La caja de cambios es de tipo doble embrague, con siete relaciones, y está hecha por GTRAG. El fabricante anuncia un consumo medio de 7,5 l/100 km o una aceleración de 0 a 100 km/h en 7,8 segundos. Aunque el motor tiene potencial, el cambio tiene una respuesta a veces dudosa y no le permite brillar con luz propia. El chasis ofrece un planteamiento claramente enfocado al confort pero aún con suspensiones bastante flexibles sí ofrece un nivel dinámico o impresión de seguridad satisfactorio para conducir con tranquilidad. En el debe, al menos por ahora, una dirección de tacto algo artificial y escaso aislamiento acústico.

Más adelante, OMODA lanzará el EV5, un eléctrico con algunas especificaciones aún por confirmar. Dispondrá de una batería de 61 kWh, un motor de 204 CV y una autonomía estimada en 450 km y un precio de lanzamiento por debajo de los 40.000 euros según aseguró la marca. ¿Próximos pasos? Crecer hacia arriba... y lo ancho, de momento, con un OMODA 7, otro SUV que tendrá en este caso una longitud superior a los 4,5 metros y dispondrá igualmente de motorizaciones térmicas y eléctricas, pero también a través de diferentes marcas complementarias que compartirán puntos de venta, entre ellas, la también inédita Jaecoo, posicionada en nivel Premium. a

OPINIÓN

Raúl Roncero

BONITO, BARATO...

Podemos estar ante otro fenómeno equivalente a MG, con la nada desdeñable diferencia de que OMODA no resuena como una marca con historia aunque su presente no tenga nada que ver con el pasado. La asiática OMODA llega para abrirse camino en un territorio, eso sí, ya labrado por otros constructores que han demostrado que el coche chino no es ya sólo sinónimo de precios competitivos, sino de compra inteligente con una imbatible relación precio/tecnología.

[41.400 € | 179 CV | 1,0 L/100 KM | ETIQUETA CERO]

EQUILIBRIO MÁXIMO

Mucho espacio útil, capacidad para superar los 70 km sin arrancar el motor térmico, potencial para mantener buenos cruceros de marcha con el plus de una buena reserva de potencia y una estética potente definen al Opel Astra ST híbrido enchufable.

ÓSCAR DÍAZ ODIAZ@SLIB.ES. FOTOS: FÉLIX MACÍAS

Poco importa si tu primer contacto con el Opel Astra tuvo lugar hace décadas, antes incluso de que la normativa de emisiones Euro 3 implicase que muchos coches, entre ellos el Astra perdiesen parte de su «picante» al tener que pasar a incorporar catalizadores en sus motores (en el caso del Astra GSI bajó de los 150 a los 136 CV). Tampoco es importante si lo conociste durante la «fiebre turbodiésel» durante las última década y media —enterrada al alimón por la normativa Euro 6 y el Dieselgate de Volkswagen— o si te cautivaba la explosiva radicalidad del OPC. El actual Astra supone una realidad completamente diferente: en el fondo, en la forma, en la conducción, en cada uno de los genes que componen su ADN... y refleja la transformación que estamos viviendo en el mundo del automóvil como reflejo del que también está experimentando la sociedad.

Para empezar, Opel forma parte hoy parte de Stellantis, uno de los consorcios automovilísticos más importantes del mundo, nacido de la unión entre el Grupo Fiat y el Grupo PSA —del que Opel formaba parte tras su haber sido adquirido a General Motors—, lo que le permite beneficiarse de las economías de escala y compartir una tecnología plenamente adaptada al mercado y legislaciones europeas, aunque al mismo tiempo sus creadores y estilistas deben maximizar su esfuerzo para mostrar individualidad y personalidad a raudales, disimulando esa genética compartida.

Todo ese trabajo ha confluido en un compacto con carrocerías hatchback y familiar en el que las propuestas térmicas, más económicas, compar-

EL ASTRA SE ASEMEJA MÁS A UNA GRAN BERLINA RÁPIDA DE VIAJE Y CARÁCTER FAMILIAR QUE A UN AUTOMÓVIL DE TINTES DEPORTIVOS

ESQUEMÁTICO Y MUY COMPRENSIBLE
Tanto la instrumentación como la pantalla central ofrecen información abundante, clara y fácil de comprender. Su consulta es rápida y bien visible a pesar de posibles reflejos.

TECNOLOGÍA PREMIUM
El pack Ultimate (3.700 euros) incluye el mayor equipamiento tecnológico del Astra. Incluye los faros led adaptativos Pixel, el Head Up Display, techo solar, parabrisas calefactado, alerta de tráfico trasero cruzando, cargador inductivo de móvil, llantas de 18″ y navegador.

ten importancia con las electrificadas, más prestacionales, de mejor rendimiento mecánico y más adaptadas a posibles restricciones de uso. Se incluyen en ésta la variante GSE, la más prestacional con 225 CV y la que nos ocupa, de 180 CV de potencia máxima combinada.

ADN PERSONALIZADO

Esta generación Astra se fabrica a partir de la plataforma EMP2 de Stellantis o, lo que es lo mismo, tiene mucho que ver con coches como el Opel Granland, Peugeot 3008, DS4, Citroën C5 Aircross y los Peugeot 408 y 308, con quien las comparaciones pueden ser inmediatas. De hecho, para el ojo entrenado será fácil detectar algunos elementos maestros compartidos, como la columna de la dirección, el selector de modos de uso del cambio y de conducción o los menús del sistema de infoentretenimiento, por citar algunos. Porque, en el fondo, su apariencia es bien diferente en todo lo que tiene que ver con la forma, con ese diseño musculoso, de frontal plano y tan lineal que iniciase el actual Opel Mokka y que le convierte en inconfundible.

El interior, exceptuando los detalles mencionados, presume de materiales de buen aspecto y estilo, con los mandos orientados hacia el conductor y, a diferencia de lo que sucede en Peugeot, con la instrumentación en la posición convencional, para ser consultada a través del volante, de 370 mm y sólo achatado en su zona inferior —y reforzada según versiones por el Head Up Display opcional—. También resulta racional en su diseño el interfaz humano máquina, con botones físicos de acceso a los submenús más utilizados y un dial giratorio para regular el volumen de fácil acceso que conductor y acompañante agradecerán por todo lo que facilita el uso cotidiano. No se echan en falta, obviamente, detalles como la conectividad inalámbrica para smartphone, una solvente batería de ayudas a la conducción y una velocidad de respuesta del controlador multifunción más que correcto, entre otros.

Cuestiones como el espacio interior, la facilidad de acceso o la capacidad de su maletero resultan determinantes en el uso cotidiano. Y el Astra aprueba con nota incluso en los casos en que lleva montado techo solar, como nuestra unidad de pruebas. El test del metro

BUENO Y MEJORABLE

El asiento del conductor cuenta con la certificación AGR en todos los casos. Si queremos que el del pasajero también lo sea debemos acudir bien al pack de tapicería Alcantara (500 €) o al Nappa y Alcantara (1.200 €) que además incluye ventilación y calefacción. Por dimensiones y sujeción se adaptan a personas de estatura muy diferente. Incluye de serie conectividad inalámbrica, punto de acceso Wifi y conexiones de datos y carga en la consola central. La recarga eléctrica es de 3,7 kW, con la de 7,4 en opción.

ofrece unos resultados muy semejantes a los que buena parte de sus rivales clásicos como Ford Focus, Seat León o el propio Peugeot 308, con una mínima desventaja en cuanto a espacio de piernas para los pasajeros traseros respecto de mejor de la categoría y una dosis de confort media alta por dimensiones, mullido y espacio disponible, con el asiento posterior no excesivamente bajo —con el plus de comodidad que eso aporta a los pasajeros más altos—. También es más que solvente el maletero, por capacidad, por formas regulares, por una altura al suelo que facilita las operaciones de carga y descarga y un portón motorizado que refrenda ese confort de uso. Eso sí. Tratándose de la variante híbrida enchufable, su maletero es algo menor que el de las versiones térmicas, nada menos que 81 l que no impiden una cifra aún por encima de los 500 l medidas hasta la toldilla cubre equipaje que para sí ya quisiera el León ST, uno de los rivales más duros que puede tener el Astra.

Eso sí, el Astra PHEV se da exclusivamente en versión GS, lo que explica su buen equipamiento —e incluso puede ser complementado con algunos packs opcionales— y un precio alto, que rompe la barrera de los 40.000 euros y excede en casi 10.000 euros el de sus hermanos de gama exclusivamente térmicos aunque se sitúa en línea con otros híbridos enchufables , lo que nos llevaría a pensar si es la tecnología, el poderío mecánico adicional y la etiqueta Cero la que encarece tanto el producto.

SÚPER AGRADABLE

Su conducción va a depender de nuestra exigencia del acelerador, del modo de conducción seleccionado y, especialmente, del estado de carga de la batería que determinará cuánto y cómo vaya a apoyar el motor eléctrico. Y es que el rendimiento máximo del motor térmico, 150 CV, resultaría simplemente justo cuando como es el caso tiene que lidiar con una masa en vacío por encima de los 1.700 kg. Sin embargo, afortunadamente, no está solo y el motor eléctrico va a ser algo más que un compañero de fatigas ya que en más de una ocasión va a ser el único responsable del movimiento. De hecho, el Astra PHEV es un auténtico todo en uno con el que puedes conducir en modo eléctrico, como fue nuestro caso, más de 70 km sin arrancar el motor de gasolina rodando en el entorno de vías periféricas a velocidades de unos 90-100 km/h y una conducción anticipativa. Y en el 99% de las ocasiones vas a poder recorrer al menos los primeros 40 km de tu viaje «gratis» a menos que seas de los de aceleraciones compulsivas y frenéticas...o no hayas cargado la batería esa noche. Porque si bien puedes recargarla utilizando gasolina....no es de lo más recomendable por esos casi 2 l/100 km que puede llegar a incrementar el consumo medio.

Durante un viaje largo en modo híbrido es fácil ver consumos medio próximos a los 6 l/100 km/h circulando con cierta despreocupación de los límites genéricos de velocidad. Aunque si nos gusta el máximo dinamismo o conducimos con el coche muy cargado deberemos estar preparados a un litro adicional cada 100 km. Eso sí buscándole su esencia y siempre con un empuje más que notable vamos a encontrarnos con un carácter más bien dulce en su entrega de potencia que una radicalidad máxima o ambiciones de GTI —que tampoco pretende—. Podría

RECOMENDABLE

Su plus de potencia le convierte en más recomendable que las variantes exclusivamente térmicas y con el valor añadido de su etiqueta Cero.

EL ASTRA CUMPLE 35 AÑOS Y LO HACE CON UN PRODUCTO DIFERENTE QUE REFLEJA LA TRANSFORMACIÓN DEL AUTOMÓVIL

FICHA TÉCNICA autopista

VALORACIONES DE LA PRUEBA
por Centro Técnico

CONSUMOS
(l/100 km)

754 km Autonomía media

Medio	Medio eléctrico
6,4 l/100 km	16,8 kWh/100

PRESTACIONES

ACELERACIÓN (s)

TIEMPO (s)	3	5,77	8,12	11,37	15,37
km/h	50	80	100	120	140

DISTANCIA (s)	15,96	29,13
m	400	1.000

ADELANTAMIENTO (s)

s	2,32	10,27	7,27	5,52
km/h	20 a 50 (D)	20-120 (D)	60-120 (D)	80-120 (D)

FRENADA (s)

DISTANCIA (m)	75,1	55,4	37,8	25,1	9,4
km/h	140	120	100	80	50

SONORIDAD (dBA)

dBA	61,4	64,6	66,9	69,9	71
km/h	50	80	100	120	140

CARROCERÍA Y PESO

Cotas (mm)	
Longitud	4.642
Anchura	1.860
Altura	1.480
Batalla	2.732
Vías	1.551 / 1.546
Capacidad de maletero	516 litros

DATOS OFICIALES
Precio 41.400 € / Dto.1.210 € / Final 40.190 €

MOTOR	
Motor térmico	
Situación	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada	1.598 cm3
Cotas	77 x 85,8 mm
Distribución	Doble árbol de levas en culata. 4 válv. / cil.
Alimentación	Inyección directa. Turbo e intercooler
Compresión	n.d.
Potencia máxima	110 kW (150 CV) a 6.000 rpm
Par máximo	250 Nm a 1.750 rpm
Motor Eléctrico	
Situacion	Delantero transversal
Tipo	Síncrono. Imanes permanentes
Potencia máxima	81 kW (110 CV)
Par máximo	320 Nm
Rendimiento	
Potencia global	132 kW (179 CV)
Par global	360 Nm
BATERÍAS	
Tipo	Iones de litio
Cap. total / útil	12,4 kW (total)
Tension nominal	n.d.
Pot. carga en CA	7,4 kW
T. carga en CA	1,9 h (7,4 kW) / 3,8 (3,7 kW)
TRANSMISIÓN	
Tipo	Tracción delantera. Caja automática de 8 relaciones
Embrague	Multidisco en baño de aceite
BASTIDOR	
Susp. delantera	McPherson
Elem. elástico	Muelle helicoidal
Susp. trasera	Rueda tirada por eje torsional
Elem. elástico	Muelle helicoidal
Frenos delanteros	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos ventilados
Dirección	Cremallera. Eléctrica
Giros/Ø volante	2,7 / 370 mm
Ø de giro	xx,x e
Neumáticos	225/45 R17
Llantas	7,5 x 17"
CARROCERÍA	
Coeficiente Cx	n.d.
Nº de plazas	5
Peso oficial	1.717 kg
Depósito comb.	42 l
Maletero	516 l
RENDIMIENTOS OFICIALES	
Velocidad máx.	225 km/h
Acel. 0-100 km/h	7,7 s
Autonomía EV	66 km
Consumo combinado WLTP	1 l/100 km
Emisiones de CO_2	23 g/km

pues asimilarse más una berlina rápida de viaje, de chasis preciso y buena comodidad que a un gran deportivo dado su notable peso y un cambio de velocidades no tan rápido como gustaría a los «petrolhead» —un cambio suave en su funcionamiento, que no da tirones en las transiciones y puede ser manejado desde las levas tras el volante, pero algo lento al subir marchas cuando buscamos el máximo—, pero justo es reconocer que su chasis es muy preciso, la dirección guía el eje delantero con total fidelidad y gran velocidad haciendo de atacar cualquier tipo de curva algo fácil independientemente de si viajamos por vías despejadas o por zonas tortuosas camino de alguna espectacular excursión de fin de semana por carreteras pintorescas. También el freno ayuda, con una respuesta rápida, un potencial de frenada medio y una mordiente ini-

TECNOLÓGICAMENTE IMPONENTE
Los faros led pixel adaptativos son uno de los elementos opcionales en el Astra. Personalmente no dudaría en invertir esos 800€ que cuestan.

NOBLE Y PREDECIBLE
El PHEV ofrece una pisada noble y absolutamente predecible en cualquier circunstancia, reforzado por un equipo de estabilizadores electrónicos más bien conservador.

cial que da confianza cuando avistas un obstáculo en el último momento.

En situaciones menos inesperadas, y afortunadamente mucho más habituales, este Opel Astra ofrecerá sensación de protección, un uso agradable y un aislamiento destacable, mejor en lo que tiene que ver con aerodinámica que con la rodadura, especialmente sobre asfalto rugoso. Tampoco desmerece, a pesar de los neumáticos montados en las llantas opcionales de 18", la amortiguación, con un equilibrio bastante conseguido entre confort de uso diario —aunque, lógicamente, esos reductores de velocidad sobreelevados pueden atragantársele— y eficacia al contener las inercias. Es otro de esos ingredientes de una receta que deja un excelente sabor de boca se tome como se tome, o se tome con la intención que se tome siempre y cuando no la vayamos a engullir sin haber saboreado.

¿Su precio? No es bajo, como decíamos antes, y más de uno dirá que es como un Peugeot 308 y algo más caro, pero lo cierto es que las semejanzas genéticas resultan poco visibles y la personalidad del Astra es radicalmente diferente y en esta equilibradísima versión puede hacerte ahorrar casi 2.000 euros al ser al menos tan apetecible como la versión GSE de 225 CV...no disponible en este momento en carrocería familiar.

OPINIÓN

Óscar Díaz

CON SENTIDO

Este Astra es uno de los últimos reductos de carrocería familiar capaz de hacer frente a la sobreabundancia de SUVs, de los que en el fondo apenas se diferencia por la altura al suelo a la que van situados los asientos. En este caso estamos ante un coche práctico, con el plus de funcionalidad de su etiqueta y el potencial de conducción cero emisiones por encima de los 70 km, y con capacidad suficiente para afrontar un viaje familiar cargado hasta los topes...y éstos son muchos. Eso sí. tiene un precio y éste no puede decirse que sea bajo, como es habitual entre los PHEV. Y para los escépticos, aunque su conducción es semejante, disimula ejemplarmente su genética compartida con el 308.

[87.095 € | 334 CV | 13,7 L/100 KM | ETIQUETA C]

BRONCO

– SAURIO

Poco importa que el tiempo del off road haya pasado —salvo honrosas, magníficas y súper exclusivas excepciones—. Coches como el Ford Bronco te hacen soñar y buscar espacios de libertad donde disfrutar de un mundo excepcional, hoy casi prohibido.

ÓSCAR DÍAZ ODIAZ@SLIB.ES. FOTOS: AMS

Los ecos del viejo "Wild Frontier" del siempre magnífico y trágico Gary Moore resuenan en mi cabeza cuando en Ford me entregan la llave de la unidad de pruebas con la que iba a convivir durante una semana. Rock duro, de un tiempo en el que las guitarras eléctricas sonaban puras, con acordes claros, potentes, sin artificios... y la postproducción digital o el autotune parecían aún ciencia ficción. Es una canción que siempre me sugestiona y en este caso da la entrada al solo de un todo terreno puro, sin paliativos, sin componendas ni paños calientes. Uno de los coches más específicos ante los que te puedes enfrentar hoy por hoy. Un coche fascinante para pequeños y mayores, como lo fueron los dinosaurios, y que a diferencia de éstos aún puede, en algunas afortunadas y contadas excepciones, poblar un santuario en el que los espacios abiertos, el uso duro, intenso, el de las largas travesías por el desierto quedan muy por encima de los criterios de la conducción políticamente correcta que caracteriza nuestros días.

Con la llave en el bolsillo me acerco al Bronco. Impresionan sus líneas rectas y cuadradas. De lejos recuerda ese otro mito tan genuinamente americano como es el Jeep Wrangler, pero a medida que me acerco queda claro que son dos realidades diferentes que compiten por el título de mito o de mejor todo terreno extremo del momento. Abro la puerta y me siento a bordo. Mi cadera se sitúa a la altura del asiento y pienso que las personas por debajo de los 1,90 m tendrán que hacer uso de la estribera lateral para poder acceder al habitáculo. Pero claro, ese habitáculo tan elevado tiene como contrapartida una altura libre al suelo simplemente formidable. Nada menos que 237 mm...y eso que estamos hablan-

UN TODO TERRENO PURO, SIN PALIATIVOS, NI COMPONENDAS, NI PAÑOS CALIENTES. UNO DE LOS COCHES MÁS ESPECÍFICOS DE HOY

TRANSFORMER
Sin valorar su utilidad, el Ford Bronco permite «desnudarse» de puertas y paneles de techo para adquirir una imagen aun más salvaje. El revestimiento de los paneles y botones asegura su estanqueidad ante polvo o salpicaduras.

SALVAJE
Su presencia impone y define fielmente lo que es el Ford Bronco. Transmite cómo es un automóvil con notables compromisos en asfalto y una capacidad off road simplemente extraordinaria.

do de la versión Outer Banks y no la Badlands, incluso más extrema en su planteamiento —261 mm de altura libre, 40,6º de ángulo de aproximación, 23,6 de ángulo ventral y 33,3 de ángulo salida, con unas llantas de 17" y neumáticos de perfil 70—.

El volante es muy vertical y el parabrisas queda muy cerca de él. Me recuerda, y lo es, un todo terreno a la antigua usanza. Se me escapa la mirada hacia la zona central quizá buscando el clásico selector de tracción conectable y reductora con corredera. ¡Error! Porque en este caso el sistema GOAT que permite navegar entre los modos de conducción y los sistemas de tracción es un dial giratorio. Puedes elegir propulsión en el modo 2WD, un 4x4 con reparto automático de par que facilite circular en asfalto seco, un 4x4 con el diferencial bloqueado para cuando las cosas empiezan a ponerse difíciles y un 4x4 low, con una eficaz reductora, para cuando quieras forzar la suerte y aumentar la exigencia. ¿Hasta dónde? Quizá hasta que tu precaución te lo aconseje, porque los límites de este coche son enormes, tan grandes que eres tú quien debe ponerlos ya que su mayor limitación puede venir de unos neumáticos mixtos, que fácilmente puedes reemplazar, y de unas dimensiones imponentes, reñidas con los recovecos angostos y senderos.

DOBLE PERSONALIDAD

Ni senderos, ni callejuelas, ni tampoco el uso mayoritario en carretera son zonas en las que vas a poder disfrutar del Bronco a pesar de la buena visibilidad hacia delante y de esos protectores plásticos de la carrocería que te permiten identificar claramente dónde están las esquinas delanteras. Sus dimensiones son enormes, pero a pesar de ellas su capacidad para ganar velocidad lo mismo que su potencial en los relanzamientos y en un adelantamiento o maniobra de incorporación a una vía rápida son incuestionables por mucho que el cambio no es del todo rápido en el kick down y aconseja tanto calcular las distancias con cuidado como actuar con cierto margen. Tampoco ayudan en carretera su elevado peso y la aerodinámica de esas líneas tan cuadradas, que van a cobrarse uno o varios peajes en clave de un consumo elevado y una sonoridad superior a la media. De hecho, la mera diferencia de aumentar el ritmo de marcha desde el entorno de los 100 km/h a los 120 km/h va a suponer un incremento de consumo próximo a los 2 l/100 km —8,8 y 10,7 l/100 km respec-

NO VA MÁS
A pesar de su impresionante aspecto, el habitáculo del Bronco es poco más que correcto en las plazas traseras, con un espacio para las piernas justo (70 cm) y una anchura de 134 cm. En cambio, las plazas delanteras son simplemente espectaculares, con 146 cm de anchura y una altura máxima al techo de 103 cm. El volante es grande, 375 mm, y la dirección más bien lenta, con 3,1 vueltas entre topes. El sistema GOAT puede accionarse en marcha en las opciones de 2 a 4 ruedas motrices.

TÚ PONES EL LIMITE
La capacidad todo terreno del Bronco es tan grande que, posiblemente, sus límites serán los de la prudencia del conductor.

tivamente—. Y tampoco es económico en ciudad, con 10,8, aunque hay que reconocer que el imponente par motor de su V6 turbo le permite reaccionar con presteza a las demandas del acelerador. Incluso, si queremos forzar una aceleración vamos a tener sensaciones y resultados convincentes, con valores por debajo de los 9 segundos en alcanzar los 100 km/h y en el entorno de los 30 en los 1.000 m, habiendo alcanzado su velocidad máxima en sólo 650 m, lo que permite darse cuenta del poderío disponible siempre que lo necesitemos, especialmente en off road.

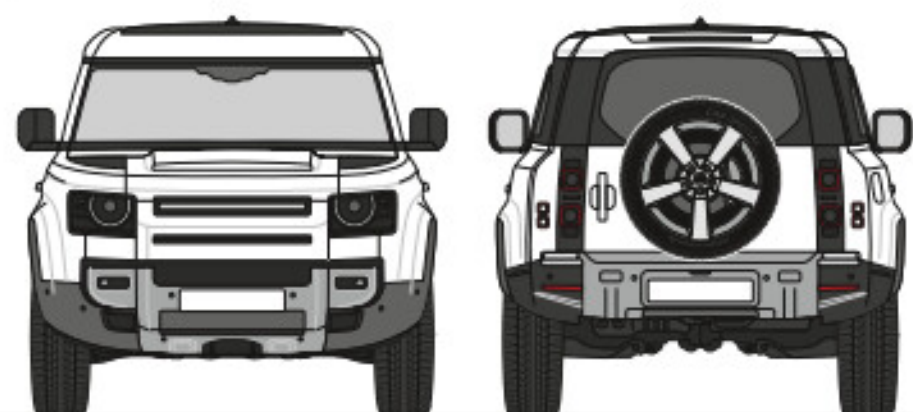
Hasta entonces, el ruido del aire chocando con la carrocería condiciona la comodidad y las sensaciones. De hecho, los valores medidos a 120 km/h se corresponden prácticamente con lo que es habitual en los SUVs más refinados circulando a 140 km/h. Buena parte de ese ruido proviene de unos paneles de techo poco aislados y, como profundizaremos más adelante, eliminables a voluntad por medios manuales liberando unos cerrojos. Y tampoco convence la suma de unos neumáticos mixtos y un equipo de frenos de eficacia limitada, especialmente cuando el asfalto no es demasiado adherente ni esté perfectamente seco.

Pero todo cambia tan pronto como un simple giro de volante te saca del asfalto y te permite «tocar tierra». Es entonces cuando te das cuenta de el Bronco no es un coche limitado en asfalto, sino que es un 4x4 diseñado por y para la conducción en campo. Y cuanto más se compliquen las cosas, más airoso puede llegar a salir con un mínimo de pericia al volante. Porque si tienes precaución con las zonas de terreno muy blando —donde los kilos son un lastre que puede llevar directamente a un empanzamiento— y eres capaz de «leer» el terreno para girar el dial Goat y conectar el modo adecuado de conducción tienes todo en tu mano para poder avanzar sin problemas. El ángulo de ataque es tranquilizador (38,1º) y tampoco son malos los ventrales y de salida (21,4 y 21,9 respectivamente), lo que sumado a las posibilidades que añaden los controles electrónicos de conducción te hace sentirte como un auténtico experto en la conducción off road. ¡Lastima que en los días que convivimos con este Bronco problemas logísticos nos impidiesen acometer una escapada al desierto para poder verlo en uno de sus hábitats naturales!

Porque el Bronco tiene todo lo necesario —mucho par motor, cambio automático, bloqueos de los diferenciales, amplios recorridos de suspensión, reductora...— para superar pendientes imposibles, momentos complicados en los que una rueda queda en el aire, o descensos de esos que justo antes de encararlos te parece que el mundo va a desaparecer a tus pies. Y en esas situaciones, como previamente habrás podido apreciar en esos reductores de velocidad y pasos de peatones elevados que parecen desaparecer como por ensalmo, la capacidad para tragarse baches sin trasladar sacudidas al interior es elemento común y pone el colofón a unas sensaciones magníficas de pura conducción off road.

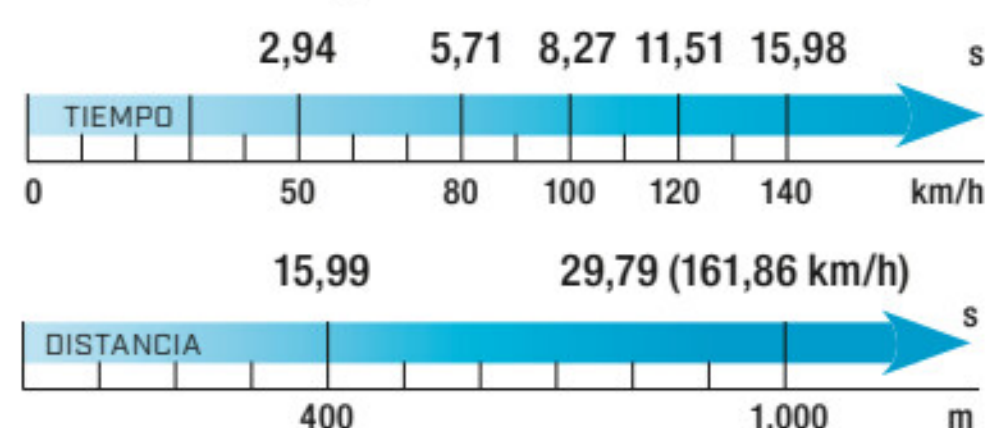
TIENE TODO LO NECESARIO PARA SUPERAR PENDIENTES IMPOSIBLES, MOMENTOS CON UNA RUEDA EN EL AIRE O DESCENSOS LÍMITE

FICHA TÉCNICA autopista

VALORACIONES DE LA PRUEBA
por Centro Técnico

CONSUMOS
(l/100 km)

Urbano	Carretera	Autopista	Máximo
10,8	9,75	12,6	27,3

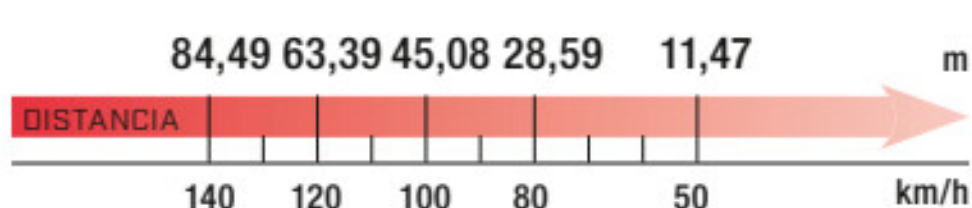
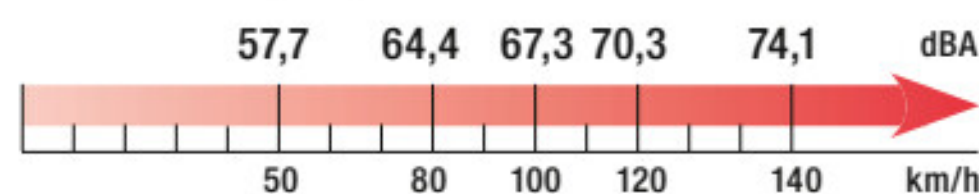
PRESTACIONES

ACELERACIÓN (s)

ADELANTAMIENTO (s)

2,14	11,07	7,63	5,73	s
20 a 50 (D)	20-120 (D)	60-120 (D)	80-120 (D)	km/h

FRENADA (s)

SONORIDAD (dBA)

57,7	64,4	67,3	70,3	74,1	dBA
50	80	100	120	140	km/h

CARROCERÍA Y PESO

Cotas (mm)	
Longitud	4.811
Anchura	1.928
Altura	1.852
Batalla	2.950
Vías	1.653 y 1.650
Capacidad de maletero	471 litros

DATOS OFICIALES

Precio 87.095 €

MOTOR

Motor térmico	
Situación	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6 en V
Cilindrada	2.694 cm³
Cotas	83 x 83 mm
Distribución	4 válvulas por cilindro. Doble árbol de levas en culata.
Alimentación	Inyección mixta directa/indirecta
Compresión	10 a 1
Potencia máxima	246 kW 334 CV a 5.250 rpm
Par máximo	563 Nm (57,44 mkg) a 3.100 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción integral permanente. Caja automática de diez relaciones.
Embrague	Convertidor de par

Desarrollos cambio (km/h a 1.000 rpm)		
1ª	8,5	3,1
2ª	13,3	4,9
3ª	18,6	6,8
4ª	22,6	8,3
5ª	26,3	9,7
6ª	31,3	11,5
7ª	39,9	14,7
8ª	46,8	17,2
9ª	58	21,3
10ª	62,8	23,1

BASTIDOR

Susp. delantera	Paralelogramo deformable
Elem. elástico	Muelle helicoidal
Susp. trasera	Eje rígido
Elem. elástico	Muelle helicoidal
Frenos delanteros	Discos ventilados (311 mm)
Frenos traseros	Discos macizos (308 mm)
Dirección	Cremallera. Eléctrica
Giros/Ø volante	3,1 / 375 mm
Ø de giro	12,2 m
Neumáticos	255/70 R18
Llantas	7,5 x 18

CARROCERÍA

Coeficiente Cx	n.d.
Nº de plazas	5
Peso oficial	2.289 kg
Depósito comb.	79 l
Maletero	471 l

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	161 km/h
Acel. 0-100 km/h	6,7 s
Consumo combinado WLTP	13,7 l/100 km
Emisiones de CO_2	326 g/km

RADICALMENTE PERSONAL

A estas alturas ya te has dado cuenta de que el Ford Bronco no es un automóvil normal, ni uno con compromisos. No. Es un todo terreno absolutamente lúdico y con no pocas sorpresas que empiezas a descubrir tan pronto te subes a él. Porque detalles como los elevalunas en la consola central, justo delante del reposabrazos central, no están donde se les espera, no son del todo ergonómicos y ese tacto de recubrimiento de goma que tienen te hace pensar en por qué se ha tomado la decisión y no están sobre la puerta, donde están en todos los coches modernos... Pero tiene su explicación. Y es que puertas y paneles del techo son desmontables —puede hacerse sin herramientas— y puede entonces adquirir una nueva dimensión , más personal y de apariencia indómita, aunque expuesto al sol, al viento y al

APROVECHAR SINERGIAS
Ford Ranger Wildtrak y Bronco comparten enfoque y ADN. Ambos fueron probados al alimón por los colegas alemanes que nos cedieron las imágenes.

EXTREMO Y LÍMITE
Dos variantes, a cada cual más límite, definen al Ford Bronco. El protagonista de las imágenes, el Badlands, va más allá que el Outer Banks en su impresionante capacidad off road.

polvo de la conducción off road. De ahí esa sensación inicialmente chocante de ver los pilares tan expuestos y próximos a los pasajeros o elementos de difícil explicación como tener que abrir la parte inferior del portón, la metálica, antes de poder accionar el portón de cristal, o detalles como los cables y conectores a la vista en el maletero que difícilmente deben justificarse en un automóvil que supera los 87.000 euros. Su rival más próximo y clásico sería el Jeep Wrangler de cinco puertas, diferenciado por su concepción exclusiva de híbrido enchufable, mínimamente más rápido en aceleración, con un consumo algo menor de combustible gracias a su hibridación (y claramente ventajoso en desplazamientos cortos que puedas hacer con los 45 km de autonomía eléctrica anunciada). También el Ineos Grenadier podría ser una alternativa, más cara y menos potente en este caso o deberíamos mirar a todo terreno clásicos, como el nuevo Toyota Land Cruiser o los Land Rover Defender. En cualquier caso, el Bronco resulta un coche mágico, específico en su radical planteamiento de off road y que contribuye a dar imagen más que resultados comerciales. Quien lo compre puede que no se encuentre con el coche más refinado del mundo, pero sí uno cristalino, que jamás te dará una mala sorpresa en su conducción.

OPINIÓN

Óscar Díaz

SIN COMPROMISOS

Con permiso del Ineos Grenadier, el Clase G de Mercedes y el inminente Toyota Land Cruiser, el Bronco es hoy por hoy el todo terreno más capaz que podemos echarnos a las manos. Es transparente, imponente, magnífico en su concepción de todo terreno sin cortapisas y te hace soñar con un tiempo pasado hace ya algún tiempo, cuando practicar la conducción todo terreno era fácil y accesible. Es uno de esos automóviles que cobra sentido cuando se acaba el asfalto y aparecen las rocas, la arena, el barro: la conducción más exigente que te permite descubrir lugares inaccesibles de otro modo.

LA MILÁN DE ALEJANDRO

El primer vehículo eléctrico de Alfa Romeo también marca el regreso de la marca a los segmentos más accesibles, seis años después del MiTo. El Milano (perdón, Junior) es un B-SUV, como debe ser, y tiene estilo español. Alejandro Mesonero-Romanos nos explicó cómo lo diseñó y por qué.

POR: FRANCISCO MOTA

NOTA DE REDACCIÓN

DE MILANO A JUNIOR

Cuatro meses después del anuncio del nombre y sólo después de la presentación internacional del nuevo Alfa Romeo Milano, el gobierno italiano decidió declarar ilegal el uso del nombre Milano en un modelo fabricado fuera de Italia. El Milano pasó así a Junior, pero seguirá fabricándose en la fábrica de Stellantis en Tychy, Polonia, compartiendo línea de montaje con el Jeep Avenger, que utiliza la misma plataforma y componentes mecánicos principales.

"IBRIDA" Y "ELETTRICA"

Por supuesto, el Milano no se trata sólo del estilo, lo que hay debajo tiene que hacer justicia al diseño deportivo. A partir de finales de año estarán disponibles dos tipos de motores, uno híbrido y otro eléctrico. La versión eléctrica se denomina "Elettrica" y cuenta con una nueva batería de 54 kWh y está disponible con un motor de 156 CV o con un motor de 240 CV, en la versión Veloce, con una autonomía de 410 km en ciclo mixto WLTP, para los menos potentes. versión. La batería carga hasta 100 kW CC y requiere 30 minutos para pasar del 10 al 80 % de carga. La versión híbrida, denominada "Ibrida", utiliza un motor 1.2 de tres cilindros, con turbo de geometría variable y un evolucionado sistema "mild hybrid" de 48V con un motor eléctrico de 21 kW (29 CV) integrado en una nueva caja de cambios de doble embrague y seis relaciones. El resultado es una potencia combinada de 136 CV. La marca afirma que el "Ibrida" puede circular en ciudad más del 50% del tiempo en modo eléctrico y puede alcanzar los 150 km/h, sin necesidad de encender el motor de gasolina. Como novedad en esta plataforma es el lanzamiento de una versión Q4 con tracción a las cuatro ruedas, que añade a la versión híbrida de tracción delantera un segundo motor eléctrico para las ruedas traseras. El Milano mide 4,17 metros de largo, 1,78 metros de ancho y 1,50 metros de alto y está construido sobre la CMP (Common Modular Platform) de Stellantis, la misma que dio lugar a los Peugeot 2008, DS 3, Opel Mokka y Jeep Avenger, entre otros. El reto, como ocurre con todos estos modelos, es conseguir un resultado final diferente con el Milano. Por eso están los faros de tres elementos cada uno, matriz full-LED, en este caso y la parrilla de triángulo invertido, que ahora cuenta con una ampliación del símbolo de Alfa Romeo. Quitando el emblema al capó. También se mantienen las llantas abiertas con un juego de motivos circulares, pero ahora reducidas a cuatro y convirtiéndose en el trébol de cuatro hojas, el famoso Quadrifoglio, que deja claramente visibles los discos y las zapatas de freno. Quizás la mayor evocación del pasado sea la parte trasera de corte vertical, el "baúl coda" que nació en los años sesenta para mejorar la aerodinámica de los modelos más deportivos de Alfa Romeo, como el Giulia TZ. Los "hombros" sobre las ruedas traseras le dan al Milano (Junior) una apariencia musculosa. Como era de esperar, la luneta trasera está bastante inclinada, para darle el aire deportivo que se espera de un Alfa Romeo, pero sin comprometer el acceso ni la altura disponible en la segunda fila de asientos. Logré sentarme dentro del Milano, en medio de una multitud de periodistas e invitados que se reunieron en el Automóvil Club de Milán para esta presentación estática mundial. Y confirmo que el espacio me pareció similar al resto de modelos que comparten esta plataforma. El maletero anuncia 400 litros de capacidad y hay un "frunk" para los cables de la batería, debajo del capó. En las plazas delanteras, una posición de conducción relativamente baja, con el panel de instrumentos que evoca la tradicional forma "telescópica". La pantalla táctil de 10,25" no está situada en la parte superior de la consola, sino que está integrada en la parte inferior y todavía hay espacio para una tira de botones físicos para el control del clima. Las salidas de aire también evocan el trébol de cuatro hojas. En las versiones más deportivas, los asientos son verdaderamente envolventes, suministrados por Sabelt y con parte del respaldo abierto.

La obra de Alejandro Mesonero-Romanos la podemos ver cada día por la calle, siempre que nos topamos con alguno de los modelos de Seat actualmente en producción, ya que todos fueron diseñados por el madrileño. Su carrera ya es larga y ha trabajado para marcas como VW, Audi, Renault, Dacia y finalmente Alfa Romeo desde 2021. En tres años, con un equipo de sólo 20 personas, diseñó tres modelos, incluido el superdeportivo 33 Stradale, producido en una edición limitada de 33 unidades, todas las cuales se han vendido por dos millones de euros. El Milano es su primer proyecto de gran volumen en Alfa Romeo, un automóvil familiar compacto en forma de B-SUV, el mayor segmento de ventas en Europa en este momento. Un modelo muy importante para el futuro de la marca italiana, que se prepara para vender únicamente coches eléctricos a partir de 2027, como ya afirmó Jean-Philippe Imparato, director general de la marca.

Alejandro nos explica cómo diseñó el Milano y por qué, en una entrevista exclusiva durante la presentación global del nuevo modelo en el "Automobile Club di Milano".

Autopista: Para un diseñador, supongo que Alfa-Romeo es una marca difícil, ya que tiene un pasado muy largo. Tienes que conservar algunos de los códigos del pasado, pero fabricar un coche nuevo. ¿Cómo gestionas todo esto?

Alejandro Mesonero-Romanos: Lo que vemos aquí con Milán es la primera piedra de una estrategia a largo plazo. Siempre trabajo así, veo lo que queremos hacer a largo plazo y luego doy un paso atrás para definir lo que voy a implementar de inmediato. Digo esto porque estos códigos Alfa Romeo los iremos introduciendo en función de las posibilidades, del tipo de coche. Lo que dices es cierto y lo sabía antes de venir a Alfa Romeo. Es mucho más fácil inventar una nueva marca en la que el tema sea gratuito. Un poco como en la escuela, cuando nos pedían que escribiéramos un ensayo sobre un tema libre, siempre era más fácil que cuando nos pedían que escribiéramos sobre un tema específico. Pero también por eso estoy en Alfa Romeo, me apasiona la marca, la historia del automóvil. Fue un gran desafío.

Este es el primer automóvil de nueva generación que fabricamos. Cuando llegué en julio de 2021, el proyecto ya estaba en marcha, pero decidí cambiar todo y empezar a escribir esta estrategia a largo plazo. Para este coche teníamos dos prioridades: posicionar a Alfa Romeo en la modernidad, porque es extremadamente importante ser competitivo. Hay que ofrecer un coche en 2024/2025 que sea moderno, actual. Que a la gente le guste, tal vez no a los alfistas puros y acérrimos que quieren el Giulia con faros redondos. Pero la gente que

"El Junior (ex MIlano) es su primer proyecto de gran volumen en Alfa Romeo, un automóvil familiar compacto en forma de B-SUV, el mayor segmento de ventas en Europa"

sabe que Alfa Romeo tiene una historia, puede que no la conozca al 100%, pero entiende que es algo diferente a otros coches. Hay que hacer un coche moderno, que respete la deportividad y la elegancia de Alfa Romeo. Y, por otro lado, tienes que incluir cosas de tu historia, tienes que usarlas porque es tu historia. Una marca china no tiene historia, no puede hacer esto. Sí, tenemos suerte.

A: **¿Pero no te gusta hacer diseño retro?...**
AMR: No. Creo que es demasiado fácil, es decir, sería mejor satisfacer a un determinado sector de clientes de Alfa Romeo. Pero para el público para el que trabajamos o al que aspiramos con este coche, creo que no habría sido una buena solución. Y te diré por qué. Porque puedes retrodiseñar un modelo específico, puedes retrodiseñar un Fiat 500, para hacer un nuevo Fiat 500; o de un VW Escarabajo, para fabricar un Escarabajo nuevo; o desde un Mini, para hacer un Mini nuevo. Pero no se pueden mezclar demasiadas cosas para una arquitectura de automóvil que Alfa Romeo no ha tenido antes. Un coche de 4,2 metros, aparte del Alfasud, nunca existió en la marca. Entonces, ¿cómo hacer un auto retro a partir de algo que no existe?... Sería una estrategia a corto plazo. Sé que algunos clientes de Alfista extrañarán las pequeñas luces traseras y los faros redondos. Sí y no. Intento hacer un coche que respete el ADN de Alfa Romeo, por ejemplo con la "coda tronca" que funciona muy bien, tanto desde el punto de vista estético como técnico, que tiene historia y que permite un maletero de 400 litros. Las llantas Quadrifoglio tienen una imagen muy fuerte, las "scudeto" también, originalmente era una entrada de aire para el motor, en el futuro no, porque necesita ser estanca para tener una mejor aerodinámica. Hoy en día, si ponemos una entrada de aire en el vano motor es como andar en moto con la boca abierta, te para. En Milán estás medio cerrado, porque hay versiones eléctricas e híbridas. Pero en el próximo Stelvio, que será únicamente eléctrico, tenemos una solución completamente cerrada que estéticamente funciona muy bien. Pero no puede ser el scudetto habitual, porque la técnica no lo permite.

A: **¿En qué medida te condicionó la plataforma, que ya existía en Stellantis y que tuviste que utilizar en Milán?**
AMR: Me gusta la plataforma, no es alta, está en la media de los coches eléctricos de este segmento, que siempre es un poco más alta que la de un coche de combustión, porque tiene la batería, pero no tuve que hacer grandes concesiones. Por supuesto, siempre tenemos los temas de normativa y aerodinámica, lo cual es muy importante.

A: **Y en cuanto al interior, ¿tampoco tuviste que hacer grandes concesiones?**
AMR: No lo habría hecho diferente si hubiera tenido más libertad, tal vez sólo algunos detalles. Vi que la plataforma era

"Cuando llegué en julio de 2021, el proyecto ya estaba en marcha, pero decidí cambiar todo y empezar a escribir esta estrategia a largo plazo"

ELLETRICA VELOCE EN LA CIMA

Por fuera y por dentro, el Milano no deja dudas sobre su país de origen, pese a estar fabricado en Polonia, en las instalaciones de Stellantis en Tychy, donde también se fabrica su "primo" Jeep Avenger. Pero Alfa Romeo ha ido más lejos con esta plataforma que otras marcas que la utilizan, independientemente de que el Milano haya sido desarrollado o no por el equipo que fabricó el Giulia GTA en el centro de pruebas de Balocco. La versión más deportiva de Elettrica Veloce tiene la dirección más directa del segmento, la suspensión es 25 mm más baja que las otras versiones, tiene barras estabilizadoras más gruesas en ambos ejes, frenos de 380 mm con zapatas de cuatro pistones en la parte delantera y diferencial Torsen. en el eje motriz delantero. Las llantas son de 20". El habitual control de modos de conducción DNA también está presente en el Milano, con los siguientes modos: Natural, Eficiencia Avanzada y Dinámico. Exclusivo de la versión híbrida Q4 es el modo del mismo nombre: Q4, para superficies de baja adherencia. El modelo recibe el paquete actualizado de ayudas electrónicas a la conducción y conectividad, incluido EV Routing para las versiones eléctricas, que determina las ubicaciones y los tiempos necesarios para cargar la batería durante un viaje más largo. La gama comienza con la versión de lanzamiento Speciale, disponible con motores híbridos y eléctricos menos potentes. Para las versiones "normales" habrá tres paquetes de equipamiento: Techno, Premium y Sport. Los precios finales aún no se han anunciado, pero la versión híbrida más asequible debería estar por debajo de los 30.000 euros. Estamos hablando de un modelo premium, no lo olvides.

ergonómicamente buena e incluso pudimos innovar: delante del pasajero delantero hay más espacio de lo normal. No me gustan los salpicaderos muy voluminosos, tengo un Giulia del 1969 y me encanta el salpicadero alto y delgado. Verás que en Stelvio también seguimos una idea similar.

A: **Este es el primer paso del nuevo estilo de Alfa Romeo y ¿cómo serán los próximos? ¿Tendrán todos la misma imagen, sólo que de diferentes tamaños?**

AMR: Hay cosas que no cambian, como el scudetto triangular, los faros de tres por dos. Usando una expresión un tanto coloquial, es como hacer un plato de pasta y añadirle diferentes salsas. El Stelvio tendrá un elemento recuperado del pasado -aún no sé cuál es-, por razones arquitectónicas el Milano no pudo tenerlo. Y eso es parte de esta evolución que llevaremos a cabo en los próximos años. En el dibujo puedes dar pasos condicionados por muchas cosas, pero la visión de futuro la tengo muy clara y la comparto con Tavares e Imparato. Hasta llegar allí tengo que ir poniendo las piezas en su sitio, poco a poco. Dentro de un año, cuando nos volvamos a encontrar para ver a Stelvio, hablaremos de estos cambios. Por ejemplo, ya os puedo decir que el Stelvio tendrá una "coda tronca", pero con una "salsa" diferente, con un aspecto diferente. Lo que no voy a hacer son matrioskas, no tiene sentido. En el caso de Alfa, si lo pensamos bien, después de la guerra y hasta los años setenta, todos los modelos eran fabricados por carroceros, cada uno con su propia filosofía: Pininfarina era elegante y sencillo, Bertone era provocativo y progresista, Giugiaro era inteligente y limpio. . Y todos son Alfa Romeo.

A: **¿Y cómo ve esta transición a la electrificación? ¿Como una oportunidad para hacer algo diferente? En el caso del Milano, el híbrido y el eléctrico son lo mismo...**

AMR: Nunca creé un "estilo eléctrico", para mí no tiene sentido. Es un argumento de marketing. Debo hacer un Alfa Romeo con los valores Alfa Romeo y me gusta. Es cierto que los problemas de un coche eléctrico no son los mismos que los de un coche térmico, pero tengo que adaptarme. Si una persona tiene una pierna en lugar de dos, no le harás pantalones con dos. El coche eléctrico también, si tiene las baterías en un solo lugar, hay que hacer ropa que se adapte a esa arquitectura. Pero, sinceramente, cuando estoy en el estudio trabajando con los diseñadores, no pienso en si el coche tiene motor o no. Sé que la arquitectura define lo que puedo hacer y lo que no puedo hacer.

A: **Cuando comenzó toda esta ola de autos eléctricos, hace unos diez años, pensábamos que iban a ser totalmente diferentes, y eso no está sucediendo...**

AMR: Sí, los coches eléctricos iban a ser la respuesta a todas nuestras oraciones. Pero no. Tenemos tantos problemas para diseñar un coche eléctrico como uno térmico, o incluso más. Por ejemplo con la aerodinámica, con el centro de gravedad, con la seguridad. Cuando tienes batería, tienes que levantar los asientos y elevar la posición de la cabeza y crear una mayor superficie frontal, lo que aerodinámicamente no es bue-

FRANCISCO MOTA

Nacido en 1967, su juguete favorito de niño era una miniatura de un Porsche Targa. Heredó la pasión por los coches de su padre, que utilizaba el coche familiar para hacer rallyes los fines de semana. Estudió ingeniería mecánica, pero en 1989 se dio cuenta de que la prensa del motor era la mejor forma de estar en contacto con las novedades. Es jurado del Coche del Año en Europa.

no. Hay que compensar esa superficie frontal con otras cosas que permitan mejorar la autonomía, que es más importante que gastar más o menos un litro de gasolina en una térmica. Así que no creas que quitar el motor de gasolina abre muchas posibilidades. Podrás tener una maleta pequeña en la parte delantera y poco más. Nosotros, los diseñadores, estamos un poco decepcionados.

A: La aerodinámica sigue siendo un tema importante, aún más importante en los tranvías...
AMR: Eso y el peso. Con la aerodinámica los que más sufren son los diseñadores, pero al final conseguimos superar los obstáculos, que cada vez son mayores.

A: ¿Y las nuevas plataformas de Stellantis te ayudarán a hacer tu trabajo?
AMR: Sí, lo que cuesta más dinero es luchar contra el peso, porque estamos hablando de más materias primas.

A: Como dices que tienes pasión por los coches y por Alfa Romeo, ¿qué otro tipo de modelos te gustaría fabricar?
AMR: Esa fue una de las primeras preguntas que me hizo Imparato cuando llegué a Alfa Romeo. También me apasionan los modelos a escala y tenía un modelo a escala 1:18 del 33 Stradale original en mi escritorio y dije: ¡Quiero hacer esto! Y lo hicimos. Para responder a tu pregunta, ¡hay tantas!... Una que tengo en la cabeza es otra "one-off" como la 33 Stradale, que acabaremos haciendo.

A: En este tipo de autos, puedes mirar un poco más al pasado...
AMR: Digamos que podemos afinar mucho más, por ejemplo con el 33 Stradale empezamos a diseñar un poco más libremente, para ver hasta dónde podemos estirar la cuerda. Saber que esa no era la respuesta. Y luego nos encontramos con una forma moderna y contemporánea, un coche bien proporcionado, con el "baúl coda" en una interpretación moderna. Pero no es una copia, no es un diseño retro. Algo encontramos a medio camino: los faros se parecen a los del pasado, pero no son los del pasado, no están cerrados, están abiertos, tienen entrada de aire. Es como cocinar, le echas un poco más de sal y se la das al gusto del cliente. Por supuesto que no puedo hacer eso con los 80.000 clientes o más que van a comprar un Milano, pero puedo hacerlo con los 33 que compraron el 33 Stradale y quedaron encantados con el resultado.

A: ¿Y qué quieren estos clientes para el segundo superdeportivo de edición limitada?
AMR: Propusimos tres opciones a los clientes y esperaba que eligieran una u otra. Pero al final quieren los tres coches. Ahora estamos viendo qué plataforma podríamos utilizar. ¿Podremos seguir teniendo motores térmicos hasta 2028? No lo sabemos todavía. El problema es tridimensional, es muy complejo. Me gustaría hacer un TZ, un Montreal...

A: ¿Y cómo ve la electrificación de los superdeportivos "únicos"? ¿Los clientes de este tipo de producto son receptivos a un modelo eléctrico?
AMR: Mi sensación es que la mayoría de esta gente, por su cultura automovilística, porque todos son apasionados, no hay especuladores, hay algunos jóvenes pero todos son "gasolina". Les encanta la cultura del automóvil, el sonido de los motores, la potencia, el olor a gasolina. Por supuesto, los coches eléctricos pueden ser divertidos. Ya he probado la Milano Elettrica de 240 CV en el circuito de pruebas de Balocco: ¡es rápido, fantástico! Te bajas del coche y dices: ¡guau! Divertido, hermoso, me gustó mucho.

EL REY

HA VUELTO

“El Alfa 33 Stradale nos inspira mucho; ¡ahí lo dejo!” Estas palabras del director de Diseño de Alfa Romeo, Alejandro Mesonero-Romanos, eran toda una declaración de intenciones, y una promesa cumplida con el nuevo 33 Stradale.

TEXTO: FÉLIX MACÍAS. FOTOS: H.D. SEUFERT/F.M./ALFA ROMEO

El pasado mes de mayo, Alejandro Mesonero-Romanos nos acompañó en una visita al Museo de Alfa Romeo en Arese y nos avanzó que la marca nos sorprendería a finales de agosto. Aún advertidos, resultaba difícil imaginar que se atreviera con una versión moderna de ese icono presentado en 1967, el Tipo 33, un coche ya legendario, unánimemente considerado como el coche de mayor éxito en competición de la época moderna de Alfa Romeo y, por otro lado, uno de los diseños más fascinantes de la historia.

Por lo tanto, no hay forma de abordar el nuevo 33 Stradale sin valorarlo como una apuesta inesperada y valiente de Alfa Romeo y de su director de Diseño. Alejandro llegó en 2021 a Alfa Romeo y con este proyecto firma su primera creación. Apuntar más alto no es posible. El original 33 de finales de los años 60 concentraba la esencia de la marca, mezclando su herencia técnica en competición con el diseño más equilibrado.

Su filial deportiva Autodelta se encargó de desarrollar el sport prototipo para participar en el Campeonato Internacional de Marcas a partir de 1967. Ese mismo año Alfa Romeo presentó la versión de calle ("stradale") en París. Era un biplaza firmado por Franco Scaglione, que retomaba las líneas, la estructura del coche de carreras y su motor V8 de dos litros creado específicamente para competir.

En el proceso de adaptación a la carretera cambiaba la carrocería de fibra por una de aluminio, adoptaba puertas de apertura vertical y una batalla alargada diez centímetros, así como una potencia reducida a unos 230 CV. Los 33 Stradale fueron construidos artesanalmente por Carrozzeria Marazzi. Todas las unidades fueron distintas, incluso mecánicamente, cambiando su

EL 33 STRADALE COMPETÍA EN BELLEZA CON EL LAMBORGHINI MIURA Y EL FERRARI DAYTONA Y LOS SUPERABA EN PRESTACIONES

DEL CIRCUITO A LA CALLE.
Chasis tubular, motor V8 de dos litros obra de Carlo Chiti e interior minimalista. La carrocería de aluminio tiene mucha superficie acristalada, pero las ventanillas que no se abrían, solo deslizaba una pequeña abertura.

NACIDO PARA LA VELOCIDAD.
Espectacular desde cualquier ángulo, el 33 Stradale impresiona desde su puesta en marcha con un rugido que solo se puede comparar con el de un auténtico coche de carreras, lo que en definitiva es.

potencia en función del límite de revoluciones establecido (en teoría 8.800 rpm, con respecto a las 10.000 rpm del coche de carreras). También la carrocería tuvo variaciones, tan solo las dos primeras unidades disponían de doble faro y un chasis de magnesio, además de pequeñas diferencias que caracterizaron cada unidad.

El 33 Stradale se planteó como un deportivo excepcional que competía en belleza con el Lamborghini Miura o el Ferrari Daytona, a los que superaba tanto en prestaciones como en precio. Demasiado ambicioso, tenía los defectos inherentes a su naturaleza: se veía superado en prestigio por sus adversarios y adolecía de la incomodidad propia de un coche creado en origen para las carreras.

Tan solo dieciocho chasis fueron fabricados entre 1967 y 1969, pero solo un número indeterminado (ocho mínimo) recibió la carrocería de Franco Scaglione. Cinco chasis fueron utilizados para realizar seis prototipos únicos (detalles en el artículo siguiente), mientras el misterio rodeó/rodea a otras unidades. El revés comercial del 33 Stradale no empañó el impacto que tuvo el coche como concepto, y hoy en día es una pieza cotizadísima y objeto de culto como vehículo de colección.

Los esfuerzos de Alfa Romeo estos últimos años para reconquistar parte de la gloria perdida han removido su pasado, pero sin lograr una verdadera transformación. La incorporación de Alejandro Mesonero-Romanos auguraba una nueva estrategia que se revela ya audaz, al interpretar y actualizar el 33 Stradale, una delicada empresa supeditada a un imperativo: no defraudar al legado histórico de Alfa Romeo ni decepcionar a los aficionados.

Es más, considerando la posición que ocupa hoy en día Alfa Romeo y su gama actual, crear un superdeportivo de lujo que supere el millón de euros tampoco era una decisión natural. Solo una marca con su pasado podía dar tal paso y ser creíble.

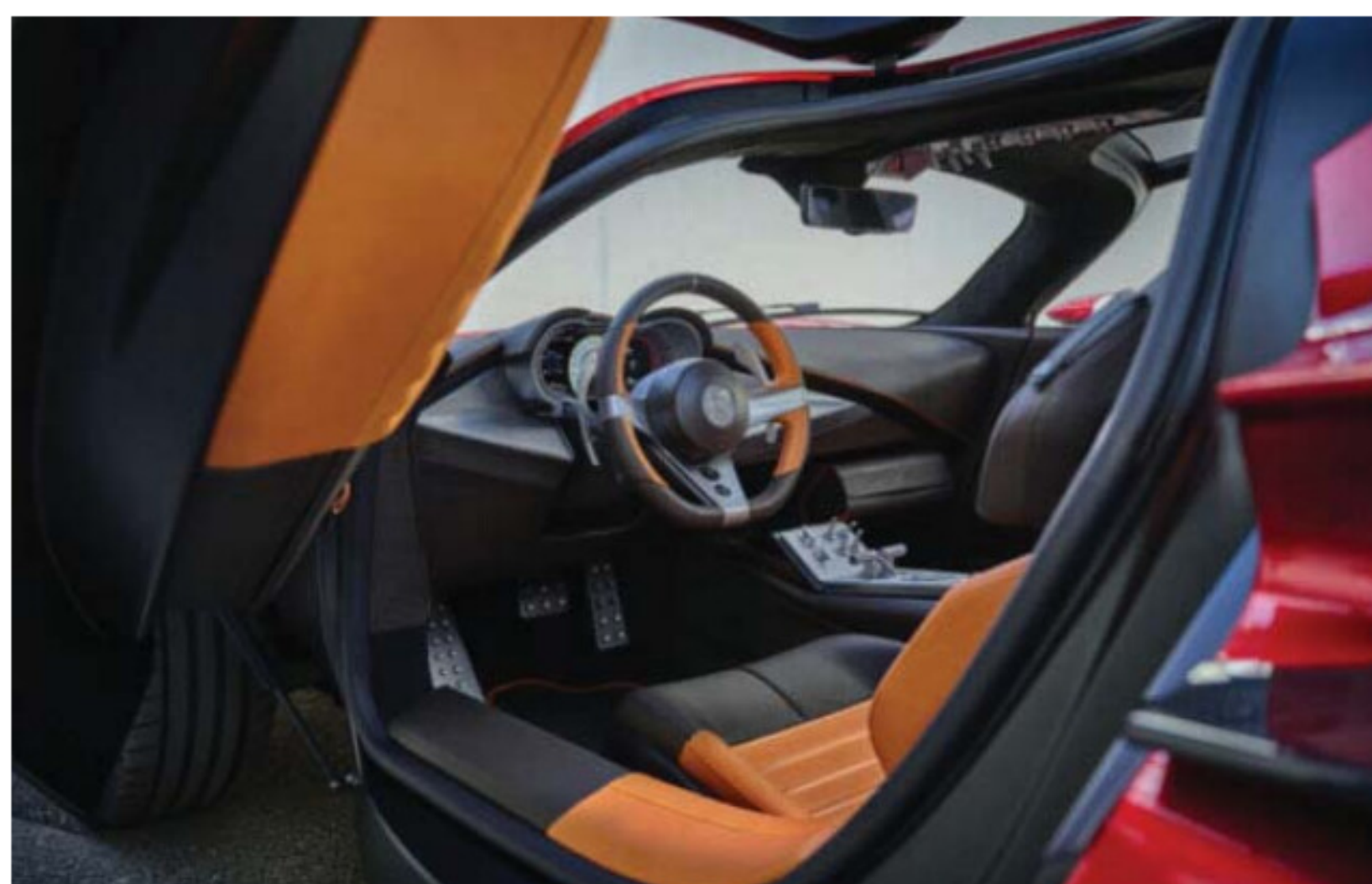
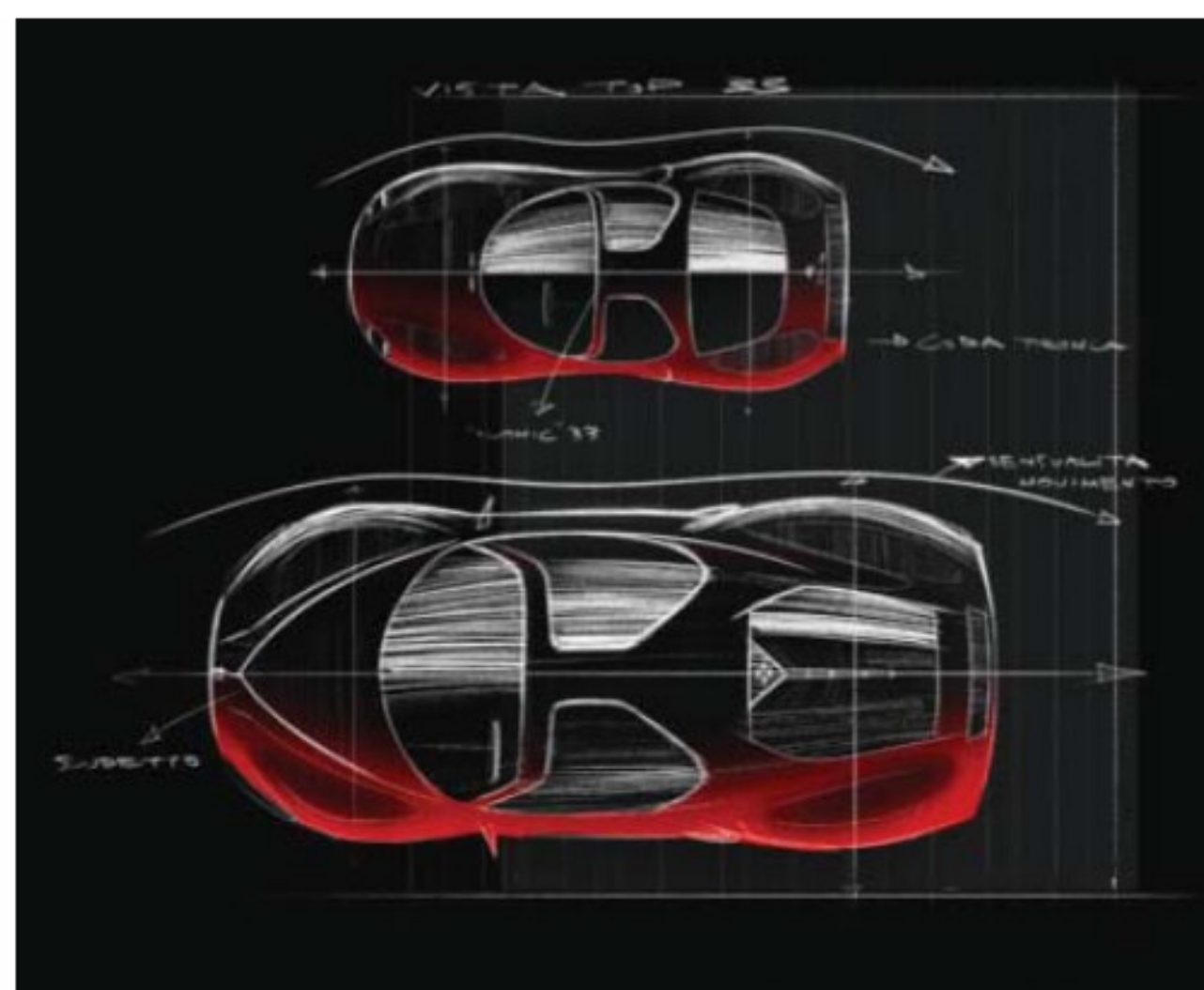
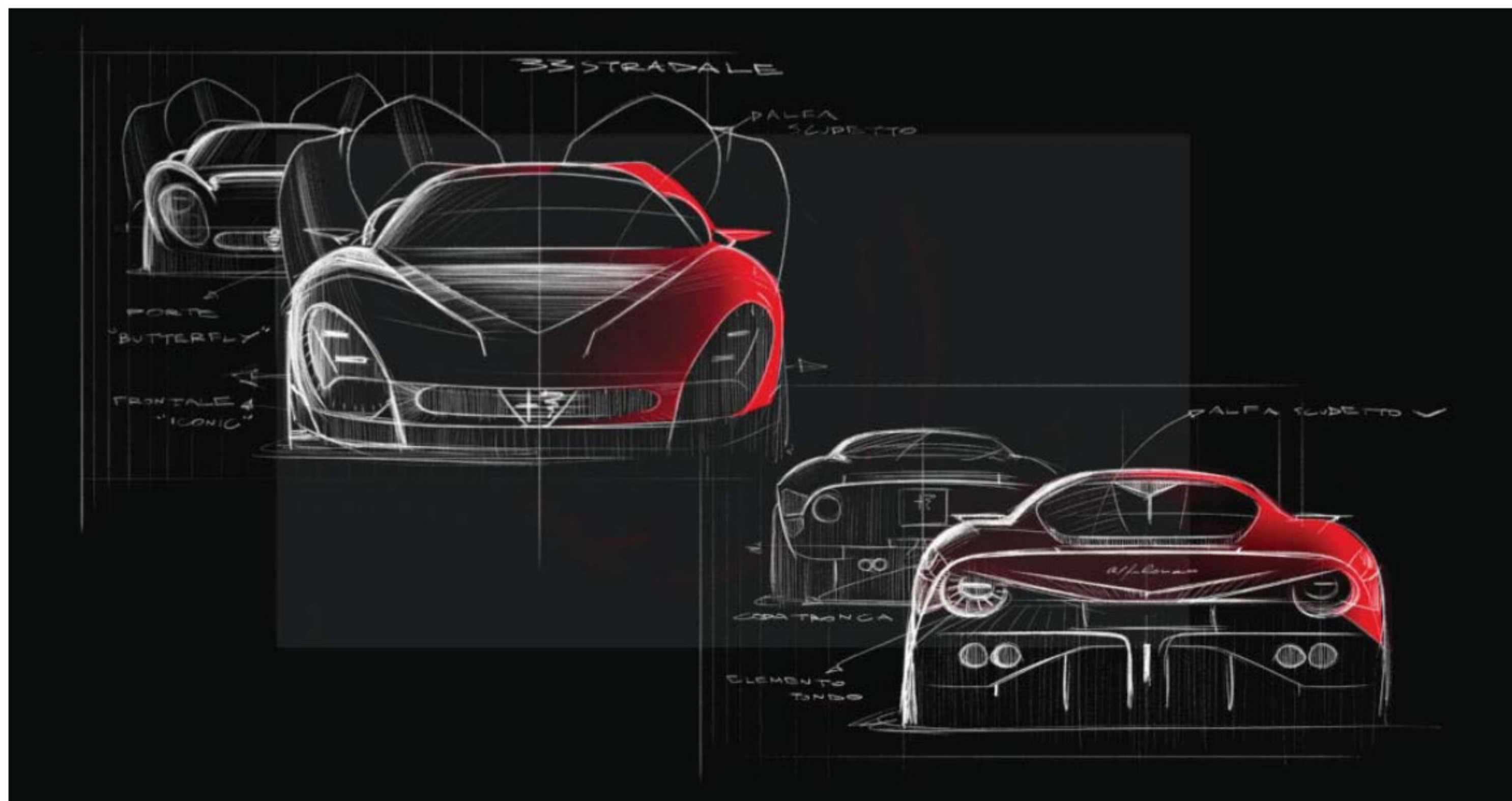
En 2023, Alfa Romeo es una marca global. Pertenece al grupo francés Stellantis, presidido por Carlos Tavares, portugués; su director de diseño, Alejandro Mesonero-Romanos, es español, y el propio director general, Jean-Philippe Imparato, francés, así lo declaraba en la presentación del 33 Stradale: “Alfa Romeo no solo es italiana, es mundial”.

Porque, en efecto, los alfistas no atienden a nacionalidades y la popularidad del símbolo del “biscione” supera con creces las fronteras comerciales, una paradoja que parece reforzarse con el moderno 33 Stradale, el primer modelo “fuoriserie” construido en 56 años y del que tan solo se fabricarán 33 ejemplares, ya vendidos.

El proyecto se ha llevado a cabo conjuntamente con los clientes, para que sean ellos mismos quienes definan las características de “su” Alfa 33, por lo que cada ejemplar volverá a ser único, como el original. El concepto de “bottega” está ligado a un taller artesanal dedicado a la concepción individualizada de coches al más puro estilo de los carroceros tradicionales, como es el caso de Carrozzeria Touring Superleggera. Esta empresa casi de orfebrería automovilística construirá este deportivo.

Visto al detalle, el nuevo 33 Stradale dispone de tres únicos colores de carrocería: rojo Alfa, azul Real y verde Villa d’Este; el interior tiene un terminación Tributo o Alfa Corse, consola y botonería son de inspiración aeronáutica de aluminio macizo. Las pinzas de freno pueden ser de color amarillo, rojo o negro, el “scudetto”, las llantas y más detalles se pueden personalizar. En cuanto a la mecánica, Alfa Romeo propone dos versiones: una tradicional, con un motor V6 biturbo de tres litros (evolución del V6 2.9 del Giulia Stelvio) de 620 CV, y otra eléctrica con tres motores para un total de 750 CV y 450 km de autonomía… estimados.

Considerando la ambivalencia de este modelo superdeportivo, conce-

INNEGABLE FILIACIÓN. Fantástica reinterpretación moderna de una silueta inigualable.

TRABAJO DE PRECISIÓN. Alejandro Mesonero-Romanos explicó que cada curva, superficie y forma del original 33 fue estudiada para que su esencia impregnara la silueta de la versión 2023.

bido como monocasco tipo bañera de fibra de carbono (como el Alfa Romeo 4C) con subchasis y estructura superior de aluminio, será interesante comparar ambas concepciones mecánicas, las diferencias de peso y el equilibrio de masas en cuanto a comportamiento y prestaciones se refiere.

Según las pruebas preliminares y el objetivo promocional de Alfa Romeo, ambas versiones —térmica y eléctrica— tendrán una velocidad punta de 333 km/h, acelerarán de 0 a 100 km/h en menos de tres segundos para frenar y detenerse en 33 metros con frenos carbocerámicos. En cuanto a diseño, y con independencia de gustos u opiniones de diferente calado, el nuevo 33 Stradale es una reinterpretación válida de la obra maestra de Franco Scaglione, exquisitamente realizada. Paradójicamente, Mesonero-Romanos declaraba del modelo antiguo: "Hasta sus imperfecciones son bonitas".

Erudito en automoción y su historia, el diseñador español describe el nuevo 33 Stradale como la piedra angular de la futura Alfa Romeo. Lo difícil vendrá ahora, al diseñar nuevos modelos de serie en los que se reflejen las promesas vertidas en este prototipo. Alfa Romeo necesita diseños inconfundibles y seductores que hereden guiños del pasado, una tarea vital para recuperar un prestigio que arranca casi desde su constitución en 1910 y tuvo épocas memorables en el período entre guerras y aun después. Sus triunfos en competición solo rivalizaron con la belleza de unas carrocerías soberbias firmadas por los más prestigiosos artesanos del momento: Touring, Bertone, Zagato, Pininfarina...

CARROZZERIA TOURING SUPERLEGGERA, EMPRESA CASI DE ORFEBRERÍA CONSTRUIRÁ ESTE SUPERDEPORTIVO

LA MÁQUINA DEL TIEMPO

Qué mejor guía para visitar el museo de Alfa Romeo en Arese que el propio Alejandro Mesonero-Romanos. Sin más dilación, el diseñador español llama nuestra atención mencionando el reciente Alfa Romeo Giulia SWB Zagato, un ejemplar único realizado, como indica su apellido, por el carrocero italiano en colaboración con Alfa Romeo para un cliente muy especial que se había quedado sin una unidad del Giulia GTAm. Alejandro se arranca con una confesión personal: "Fue muy interesante ver cómo trabajan aún en Zagato, de una forma admirable, con una atención al detalle y una calidad increíbles... Ya apenas quedan carroceros independientes como ellos y Carrozzería Touring, después de los muchos que hubo aquí en Milán. En parte fueron las marcas las responsables, al crear sus propios departamentos de diseño, como Alfa Romeo con su Centro Stile, que acapararon el diseño y dejaron sin sentido la existencia de esos artesanos...".

Después de este prólogo, Alejandro centra la atención en los modelos 6C de entreguerras, por ejemplo un 2300B de 1938 con una carrocería Castagna, a la que alaba por su simplicidad: "Cuantas menos líneas, más elegante es el resultado. Se aprecia que quien lo hizo sentía las curvas". Cerca hay unos 6C Touring Superleggera. La perfección de su diseño cruzó los años con mínimos cambios, adaptándose y evolucionando. "Tan solo con el frontal el coche se moderniza del todo. Los faros exteriores en los años treinta se fueron integrando poco a poco y llegan a las aletas. Estas, al mismo tiempo, se van fundiendo con el capó y aparecen nervios que tensan la línea mientras la calandra se afina y estiliza", describe el diseñador con admiración.

Es sorprendente comprobar cómo Alejandro observa, estudia y describe los coches. Los rodea y los analiza desde diversos ángulos. Nada le parece obvio o superfluo.

En la sección "Belleza" del museo se encuentran prototipos, ejemplares únicos y excepcionales. Ante el Disco Volante, se queda pensativo largo rato, mientras el HP Aerodinámica de 1913 realizado por Castagna y visto de reojo le parece tan extraordinario que se ríe. Pero son los prototipos realizados sobre base del Tipo 33 Stradale los que le fascinan. "Fueron cinco chasis destinados a carroceros independientes. Es fabuloso ver cómo lo interpretaron, de forma totalmente distinta pero con fuerte personalidad todos. El Carabo de Bertone fue un ovni y sigue siendo espectacular; el Iguana diseñado por Giugiaro es una maravilla de equilibrio; mientras el 33/2 Coupé Speciale de Leonardo Fioravanti es admirable por toda la elegancia y discreción características de Pininfarina".

ALEJANDRO OBSERVA Y ESTUDIA LOS COCHES. LOS RODEA Y ANALIZA CADA ÁNGULO, NADA LE PARECE OBVIO

TODA LA HISTORIA DE ALFA ROMEO. El museo está estructurado en tres secciones: "La línea del tiempo", desde los primeros 24 HP (foto superior derecha) hasta el 8C del año 2000; la sección "Belleza", con los prototipos y las unidades más espectaculares y valiosas de toda la producción; y obviamente el apartado "Velocidad", con todos los coches de carreras que han llevado el logotipo del "biscione". A la derecha, Alejandro Mesonero-Romanos observando el GP512 de 1940 creado por Wifredo Ricart (también foto superior izquierda) y a la izquierda posando con un Giulietta, modelo que poseyó y que aprecia especialmente.

LA SECCIÓN "VELOCIDAD", SIMPLEMENTE SOBRECOGEDORA, MODELOS MÍTICOS DESDE LOS RL Y P1 DE GIUSEPPE MEROSI, LOS MOTORES OCHO EN LÍNEA Y V12 DE VITTORIO JANO

Solo esos tres prototipos están expuestos y hay que precisar que Pininfarina realizó en total tres prototipos a partir de dos chasis. El primero fue el P33 Roadster de 1968, que desapareció para dar lugar en 1971 al P33 Cuneo, ambos obra de Paolo Martin. Más tarde, en 1976, llegaría el Navajo de Gandini para Bertone.

Cuando llegamos ante el 33 Stradale, Alejandro no puede disimular su admiración y vuelve a ejecutar ese ceremonial de escudriñar todos los ángulos antes de hablar. "Es una absoluta obra de arte de Franco Scaglione, la perfecta adecuación de la forma a la función, hasta en los detalles. El scudetto es una plancha troquelada, ligera, simple, hecha a mano. El coche es artesanal y por eso tiene los faros a distinto nivel. ¡Hasta sus imperfecciones son admirables, nos inspira mucho, ahí lo dejo!" (Es la frase con la que arrancamos este artículo).

El Museo Alfa Romeo acaba con la sección "Velocidad", simplemente sobrecogedora, que aun supera las maravillas estéticas vistas anteriormente. Aquí están modelos míticos, los RL, P1 creados por Giuseppe Merosi, los P2, P3 y los motores de ocho cilindros en línea y V12 de Vittorio Jano. Son coches que pilotaron Ugo Sivocci, Alberto Ascari, Tazio Nuvolari… Hay belleza estética en estos monoplazas legendarios y también en los motores, piezas de orfebrería. Por supuesto, están los 158 y 159 Campeones del Mundo de F1 y muchos más. Sin embargo, nuestro anfitrión se detiene ante el tipo 512 de 1940, un monoplaza obra de… Wifredo Ricart, el genial ingeniero español. "El coche que nunca compitió, pero fue fundamental porque llevó a la ruptura con Enzo Ferrari después de enfrentarse con Ricart. Las soluciones técnicas eran revolucionarias, sobre todo por la posición central trasera del motor. Enzo la rechazaba porque era partidario del motor delantero, justificando que los caballos tiran del carro, no lo empujan. Sin embargo, Ricart ganó la pugna y Ferrari no lo aceptó".

También hace una parada ante el 16C Bimotore de 1935, un coche con dos motores de ocho cilindros, ideado por Enzo Ferrari para luchar contra los monoplazas alemanes (Auto Union y Mercedes-Benz). "Era un Alfa Romeo, pero se identificaba solo por el Cavalino Rampante de la Escudería Ferrari. Fue un primer incidente entre Ferrari y Alfa. Nunca funcionó correctamente y acabó su carrera con un récord de velocidad en una autopista a más de 360 km/h, pilotado por Tazio Nuvolari".

La visita al museo es un paseo por la historia del automóvil, de la mano de un artista y un erudito. Alejandro Mesonero-Romanos transmite simpatía y amabilidad, aunque lo fundamental es apreciar cómo lee entre líneas, y nunca mejor dicho. En sus manos y su inspiración está ahora el futuro estético de Alfa Romeo. El lema del museo es "La Máquina del Tiempo". No es una quimera, sino una realidad.

MARAVILLAS.
La visita de la mano de Alejandro fue un recorrido rápido. Apreciar completamente el museo es imposible en un solo día.

Motor Clásico

DESCUBRE EL PASADO, DISFRUTA TU PASIÓN

MEJOR CON CUATRO

Supongo que ya te habrás dado cuenta: los motores de seis y ocho cilindros ceden posiciones en la Clase C AMG en favor de un motor más compacto. ¿Una ruptura con la tradición? ¡Sin duda! Pero también la conexión con dos de los mejores modelos deportivos de la historia de Mercedes, porque ambos usan “solo” 4 cilindros.

TEXTO: STEFAN HELMREICH. FOTOS: ROSSEN GARGOLOV

Parece el apocalipsis, pero quizás no tanto. Como bien sabes, todos los Clase C a partir de la serie W 206 tienen cuatro cilindros. También los modelos AMG, que, si nos fijamos en los comentarios aparentemente para muchos sólo significan una cosa: el fin del mundo.

Claro, dependiendo del modelo, las incisiones son profundas o peligrosamente cercanas a la arteria principal, por lo que puede haber algo más en juego que solo la acústica. Por otro lado, hay indicios en el pasado más antiguo y más reciente que alimentan una cierta esperanza de que el viaje hacia la destrucción pueda ser realmente divertido, o al menos eso dice la teoría. En la práctica, sin embargo, surge la sospecha de que la mejor parte de la fiesta ya pasó hace tiempo.

En cualquier caso, al lado del 190 Evo II, todo lo moderno parece bastante aburrido. O mejor dicho: ordinario. Por un lado, se trata ciertamente de un modelo de homologación cuyo objetivo es ser la excepción a la regla. Por otro lado, la impresión también tiene algo que ver específicamente con este de los 500 ejemplares de Evo II, cuyo diseño fluctúa un poco entre origen y destino.

Su propulsión es de serie de principio a fin, lo cual es fantástico porque el motor atmosférico de 2,5 litros es algo así como el punto de partida de la carrera deportiva del cuatro cilindros de Mercedes y, por tanto, también de la de esta historia. Sin embargo, para su uso en la serie FHR, el resto del W 201 se acercó mucho a los vehículos de carreras de los que alguna vez fue inspiración: el interior está equipado con una jaula; Los paneles y las alfombras fueron completamente desmantela-

AL LADO DEL 190 EVO II, TODO LO MODERNO PARECE BASTANTE ABURRIDO. O MEJOR DICHO: ORDINARIO.

MERCEDES 190 E 2.5-16 EVOLUTION II
Motor de 4 cilindros transversal. 2.463 cm³, 235 CV a 7.200 rpm, 245 Nm a 5.000 rpm, tracción trasera, caja de cambios manual de cinco velocidades, 1.340 kg (coche de serie), 5,7 kg/CV, en todas partes 245/40 R 17, 0-100 km/h 7,1 s, Vmáx 250 km/h, 12.000.000 ptas. (1990).

BUENO PARA EL CORAZÓN. El mobiliario y el paisaje sonoro evocan recuerdos del DTM, el peso muy reducido hace que el motor atmosférico de 2,5 litros parezca más feroz de lo que probablemente era en el coche de producción, 160 kilos más pesado.

BUENA POSICIÓN Puede ir en colocado en transversal o en longitudinal, o con turbo o sin turbo, incluso con más de un sistema de sobrealimentación, el caso es que con 4 cilindros es suficiente para un rendimiento perfecto.

dos, al igual que los asientos traseros; los baquets de carreras Recaro se enfrentan a un tablero con interruptores de palanca, parada de emergencia y volante OMP; las tapas delantera y trasera están hechas de GRP suelto; el motor está rígidamente atornillado a la carrocería, por lo que su ritmo se puede sentir hasta la médula, o más bien, es espeluznante cuando ruge a través del interior desnudo con un rugido metálico.

En cualquier caso, no pasa mucho tiempo antes de que vuelvan todas las maravillosas imágenes del DTM de los años 90: imágenes de treinta vehículos coloridos peleando entre sí a través de la chicane del pilón en Wunstorf o en la curva cerrada de Grundig o un ruido estridente. sobre el Veedol-Z: Kurt Thiim en el Diebels-Daimler contra Klaus Ludwig en el KöPi, el Ravaglia-M3 está pegado a la parte trasera del parachoques, que a su vez es un ajuste a presión entre el Strycek del Omega y el V8 Quattro de Striezel. Era una época maravillosa donde ni siquiera había un botón en el volante y cuando “Empujar para adelantar” era una cuestión de honor.

Y con la película en la cabeza se pasa del primer Benz pequeño al actual, la Clase A, que al principio parece como si alguien se hubiera sentado delante del mando a distancia. El romance de las carreras termina abruptamente: pantallas de colores brillantes, franjas de luz, paneles táctiles y el coche habla. Las percepciones son tan diferen-

MERCEDES-AMG A 45 S
Motor de 4 cilindros transversal. 1.991 cm³, 421 CV a 6.750 rpm, 500 Nm a 5.000-5.250 rpm, tracción total, cambio de doble embrague de ocho velocidades, 1.585 kg, 3,8 kg/CV, 245/35 R 19 en todas partes, 0-100 km/h 3,9 s, Vmáx 270 km/h, 89.212 euros.

CORAZÓN ESTRELLADO. Es un ejemplo de entrega. Le falta un poco de bajos, en los muy bajos, pero luego es un fenómeno salvaje y uno de los mejores 2 litros del mercado. Sirve para todo, para ir tranquilo como para meterlo en un circuito.

tes como la época y la concepción; la comparación directa sería realmente inapropiada si no se basara en el potencial emocional del cuatro cilindros. Por supuesto, la forma en la que se obtiene el placer difiere enormemente. La década de 1990 todavía producía energía sin fertilizante: 7.200 rpm y la relación de compresión aumentada a 10,5:1 literalmente exprimen los 235 CV del 16V. Y además, sólo pesa 1.340 kilos en el acabado de serie, de los cuales a este coche le faltan otros 160 por los motivos mencionados.

MOTOR TURBO CON CARÁCTER ATMOSFÉRICO

El A 45 pesa 1.585 kilos en menos espacio, medio litro menos bajo la manga, pero casi el doble de empuje. Su M 139 es el motor de serie de mayor rendimiento del mundo y lo último nominal en deportes compactos, ahora y posiblemente en todas las épocas de motores de combustión.

La fuerza parte de un turbocompresor que utiliza rodamientos de rodillos y flujo de doble desplazamiento para ser lo más pequeño y ágil posible, pero que, por otro lado, ofrece un gran espectáculo. Falta un poco de entusiasmo en la parte inferior; después de todo, primero es necesario acumular 2,1 bares de presión de sobrealimentación. Pero a partir de 2.500 rpm el A45 corre mucho. Pero la locura está mal, porque AMG ha coordinado la entrega de potencia de manera bastante inteligente: el par sólo está disponi-

MERCEDES-AMG C 43
Motor de 4 cilindros longitudinal. 1.991 cm³, 408 CV a 6.750 rpm, 500 Nm a 5.000 rpm, tracción total, cambio automático de nueve velocidades, 1.765 kg, 4,3 kg/CV, 245/45 R 18 en todas partes, 0-100 km/h 4,6 s, Vmáx 250 km/h, 93.563 euros.

CORAZÓN Y COMPRENSIÓN. El truco de este motor es un turbo eléctrico que reduce el tiempo de respuesta al mínimo y aumenta la capacidad de reacción. Cuanto más deportivo es el modo de conducción, más instantánea aparece la respuesta del acelerador.

DE 4 EN CUATRO
Los tiempos cambian, y mucho, pero la evolución de los motores ha vuelto a los cuatro cilindros para animar a las versiones más deportivas.

CON TECNOLOGÍA F1 EN FORMA DE TURBOCOMPRESOR ACCIONADO DIRECTAMENTE POR UN MOTOR ELÉCTRICO

ble a máxima velocidad a 5.000 rpm y crece como un motor atmosférico, es decir, de forma continua, lo que agudiza la respuesta a velocidades más bajas, al igual que la debería. aumentar la alegría de girar. Lo primero suena un poco descabellado en presencia del agresivo 190. Cuando se trata de llegar a la cima, no es en absoluto inferior al entusiasmo de su tío tatarabuelo, con la diferencia de que el A 45 avanza mucho más salvajemente de lo que parece, y no al revés. La mejor parte está en el último tercio de la velocidad, donde el motor de doble embrague literalmente se balancea hacia adelante y hacia atrás entre el pico de par y el pico de potencia. Aquí la potencia de 500 Nm, allí 421 CV muy motivados y, en el medio, tanta tracción de la cadena que, en caso de emergencia, el espectáculo puede acelerarse hasta 7.200 rpm, tan alto como el Evo atmosférico.

En la clase compacta esto va más allá de todos los límites, pero la situación actual plantea la cuestión de si la tensión también es suficiente para la carrocería más exuberante de una Clase C.

TURBO ELÉCTRICO

Y eso nos lleva a la parte sensible del tema y las relaciones explosivas: el legado de enfrentarse al C 63 es una tarea gigantesca ya que la versión tope AMG superior recibe refuerzos del departamento eléctrico.

El sucesor del V6 de tres litros en el C 43 tendrá un turbo de dos ceros. En comparación con el A 45, sólo cambian los matices. La potencia está limitada a 408 CV, el código de motor 139 recibe una L para su instalación longitudinal, una L pequeña, acorde con el formato, que, por cierto, intentan ocultar con una enorme tapa del motor.

Al igual que en el A, el par motor es de 500 Nm y alcanza su punto máximo igualmente tarde. Se mantienen las características deportivas, al igual que la capacidad de acelerar, aunque aquí no es tan contagiosa debido a la configuración más sólida y al peso en vacío de 1.765 kilos.

¿Cómo lo hace? Con tecnología F1 en forma de turbocompresor accionado directamente por un motor eléctrico, cuyo efecto completa el puente hacia el 190 atmosférico, por así decirlo. Específicamente: una reacción igualmente rápida, pero con el doble o el triple de empuje. Bien, en el rango de bajas revoluciones los paralelos todavía son un poco inestables, simplemente porque la máquina eléctrica debe ser compacta, por lo que no se puede construir lo suficientemente fuerte como para absorber toda la presión de sobrealimentación. Esto significa que el "agujero del turbo" se vuelve menos profundo, pero no se llena por completo. Aún no. Tiempo al tiempo. Sin nos deja la electrificación que amenaza la combustión.

MODELO TIPO LON ALT AN PES PU MAL TRA COMB PVP CIL POT CON CO_2

ETIQUETA C

Esta es la oferta más amplia de coches con una misma etiqueta del mercado. La pegatina con la C es la más común y la que más personas pueden acceder a ella. En este listado hay nada menos que 1.000 versiones diferentes de las cuales damos todos los datos técnicos posibles. Esta es la mejor manera para poder hacer comparativas a la hora de definir la compra. Sea cual sea la categoría de coche que queremos tenemos las mejores opciones para elegir.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Abarth 595C 1.4 T-JET 121 kW (165 CV) (2022)	Descapotable	366	148	163	1150	2	185	D	G	34900	1,4	165	7,4	160
Abarth 695C 1.4 T-JET 132 kW (180 CV) (2022)	Descapotable	366	148	163	1150	2	185	D	G	38200	1,4	179	7,2	162
Abarth 695C 1.4 T-JET 132 kW (180 CV) MTA (2022)	Descapotable	366	148	163	1150	2	185	D	G	39800	1,4	179	7,4	167
Abarth 595 1.4 T-JET 121 kW (165 CV) (2022)	Turismo	366	148	163	1110	3	185	D	G	31750	1,4	165	7,1	159
Abarth 695 1.4 T-JET 132 kW (180 CV) (2022)	Turismo	366	148	163	1110	3	185	D	G	36300	1,4	179	7,2	162
Abarth 695 1.4 T-JET 132 kW (180 CV) MTA (2022)	Turismo	366	148	163	1110	3	185	D	G	37900	1,4	179	7,3	165
Alfa Romeo Giulia 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Competizione Aut. 8 vel. AWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	G	67600	2,0	280	8	182
Alfa Romeo Giulia 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Sprint Aut. 8 vel. AWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	G	58600	2,0	280	7,7	174
Alfa Romeo Giulia 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Super Aut. 8 vel. AWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	G	56100	2,0	280	7,6	173
Alfa Romeo Giulia 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Ti Aut. 8 vel. AWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	G	61100	2,0	280	7,7	174
Alfa Romeo Giulia 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Veloce Aut. 8 vel. AWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	G	63600	2,0	280	8	181
Alfa Romeo Giulia 2.2 JTD 118 kW (160 CV) Competizione Aut. 8 vel. RWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	57600	2,1	160	5,2	137
Alfa Romeo Giulia 2.2 JTD 118 kW (160 CV) Sprint Aut. 8 vel. RWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	48600	2,1	160	5	132
Alfa Romeo Giulia 2.2 JTD 118 kW (160 CV) Super Aut. 8 vel. RWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	46100	2,1	160	5	131
Alfa Romeo Giulia 2.2 JTD 118 kW (160 CV) Ti Aut. 8 vel. RWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	51100	2,1	160	5,1	132
Alfa Romeo Giulia 2.2 JTD 118 kW (160 CV) Veloce Aut. 8 vel. RWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	53600	2,1	160	5,2	137
Alfa Romeo Giulia 2.2 JTD 154 kW (210 CV) Competizione Aut. 8 vel. AWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	62600	2,1	211	5,6	148
Alfa Romeo Giulia 2.2 JTD 154 kW (210 CV) Ti Aut. 8 vel. AWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	56100	2,1	211	5,5	144
Alfa Romeo Giulia 2.2 JTD 154 kW (210 CV) Veloce Aut. 8 vel. AWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	58600	2,1	211	5,6	148
Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio 2.9 V6 382 kW (520 CV) (2023)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	G	105800	2,9	519	10,1	228
Alfa Romeo Stelvio 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Competizione Q4 (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	G	76000	2,0	280	8,8	200
Alfa Romeo Stelvio 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Sprint Q4 (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	G	66000	2,0	280	8,5	192
Alfa Romeo Stelvio 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Super Q4 (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	G	63500	2,0	280	8,4	191
Alfa Romeo Stelvio 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Ti Q4 (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	G	68500	2,0	280	8,5	192
Alfa Romeo Stelvio 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Veloce Q4 (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	G	71000	2,0	280	8,5	192
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 118 kW (160 CV) Competizione RWD (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	65700	2,1	160	6,1	160
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 118 kW (160 CV) Sprint RWD (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	55700	2,1	160	5,8	152
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 118 kW (160 CV) Super RWD (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	53200	2,1	160	5,7	150
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 118 kW (160 CV) Ti RWD (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	58200	2,1	160	5,8	152
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 118 kW (160 CV) Veloce RWD (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	60700	2,1	160	5,8	152
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 154 kW (210 CV) Competizione Q4 (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	73500	2,1	209	6,4	167
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 154 kW (210 CV) Sprint Q4 (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	60700	2,1	209	6,1	159
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 154 kW (210 CV) Super Q4 (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	58200	2,1	209	6,1	159
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 154 kW (210 CV) Ti Q4 (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	63200	2,1	209	6,1	159
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 154 kW (210 CV) Veloce Q4 (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	65700	2,1	209	6,1	159
Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio 2.9 V6 382 kW (520 CV) (2023)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	G	115900	2,9	519	11,8	267
Alfa Romeo Tonale 1.6 Diesel 130 TCT Sprint (2022)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	D	40400	1,6	131	5,3	139
Alfa Romeo Tonale 1.6 Diesel 130 TCT Tributo Italiano (2024)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	D	49400	1,6	131	5,4	142
Alfa Romeo Tonale 1.6 Diesel 130 TCT Veloce (2023)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	D	45900	1,6	131	5,4	141
Alpine A110 (2022)	Coupe	418	124	180	1157	2	100	T	G	67800	1,8	252	6,7	153
Alpine A110 GT (2022)	Coupe	418	124	180	1157	2	100	T	G	79100	1,8	300	6,8	154
Alpine A110 R (2022)	Coupe	418	124	180	1157	2	100	T	G	114000	1,8	300	6,8	155
Alpine A110 R Turini (2023)	Coupe	418	124	180	1157	2	100	T	G	108000	1,8	300	6,8	155
Alpine A110 S (2022)	Coupe	418	124	180	1157	2	100	T	G	80900	1,8	300	6,9	157
Alpine A110 S Enstone Edition (2023)	Coupe	418	124	180	1157	2	100	T	G	88500	1,8	300	6,9	157
Aston Martin DBX (2019)	Todoterreno	504	168	200	2320	5	491	4x4	G	210000	4,0	551	14,3	323
Aston Martin V8 Vantage Coupe (2017)	Coupe	447	127	194	1685	2	346	T	G	178000	4,0	510	11,6	264
Aston Martin V8 Vantage Roadster (2020)	Descapotable	447	127	194		2	0	T	G	199000	4,0	510	11,6	263
Audi A1 allstreet 25 TFSI (2022)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	28720	1,0	95	5,7	130
Audi A1 allstreet 30 TFSI (2024)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	30070	1,0	116	5,7	128
Audi A1 allstreet 30 TFSI S tronic (2024)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	32020	1,0	116	6,2	141

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l) **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Audi A1 allstreet 35 TFSI S tronic (2022)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	33810	1,5	150	6,4	146
Audi A1 allstreet Adrenalin 25 TFSI (2022)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	31360	1,0	95	5,8	131
Audi A1 allstreet Adrenalin 30 TFSI (2024)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	32710	1,0	116	5,7	130
Audi A1 allstreet Adrenalin 30 TFSI S tronic (2024)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	34670	1,0	116	6,2	142
Audi A1 allstreet Adrenalin 35 TFSI S tronic (2022)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	36450	1,5	150	6,5	147
Audi A1 Sportback Adrenalin 25 TFSI (2020)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	29710	1,0	95	5,5	125
Audi A1 Sportback Adrenalin 30 TFSI (2024)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	31060	1,0	116	5,6	126
Audi A1 Sportback Adrenalin 30 TFSI S tronic (2024)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	33010	1,0	116	5,7	129
Audi A1 Sportback Adrenalin 35 TFSI S tronic (2020)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	34800	1,5	150	6,1	139
Audi A1 Sportback Advanced 25 TFSI (2020)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	26620	1,0	95	5,4	123
Audi A1 Sportback Advanced 30 TFSI (2024)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	27970	1,0	116	5,5	124
Audi A1 Sportback Advanced 30 TFSI S tronic (2024)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	29920	1,0	116	5,6	127
Audi A3 allstreet 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	435	146	182	1425	5	380	D	D	45160	2,0	150	5,1	135
Audi A3 Sedan Advanced 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	450	139	182	1400	4	325	4x4	D	39590	2,0	150	5	131
Audi A3 Sedan Black line 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	450	139	182	1400	4	325	4x4	D	45390	2,0	150	5,1	133
Audi A3 Sedan S line 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	450	139	182	1400	4	325	4x4	D	42390	2,0	150	5	131
Audi S3 Sedan TFSI (2024)	Turismo	450	139	182	1400	4	325	4x4	G	65260	2,0	333	8,1	185
Audi A3 Sportback Advanced 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	435	142	182	1400	5	325	D	D	38660	2,0	150	5,1	133
Audi A3 Sportback Black line 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	435	142	182	1400	5	325	D	D	44510	2,0	150	5,2	136
Audi A3 Sportback Genuine Edition 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	435	142	182	1400	5	325	D	D	44510	2,0	150	5,1	134
Audi A3 Sportback S line 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	435	142	182	1400	5	325	D	D	41460	2,0	150	5,1	133
Audi S3 Sportback TFSI (2024)	Turismo	435	142	182	1400	5	325	D	G	65260	2,0	333	8,4	191
Audi RS 4 Avant Competition plus TFSI quattro 331 kW (450 CV) tiptronic (2022)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	G	128440	2,9	450	9,8	222
Audi RS 4 Avant TFSI quattro 331 kW (450 CV) tiptronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	G	109180	2,9	450	9,8	223
Audi RS 5 Coupé Competition Plus TFSI quattro 331 kW (450 CV) tiptronic (2022)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	G	131800	2,9	450	9,6	213
Audi RS 5 Coupé TFSI quattro 331 kW (450 CV) tiptronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	G	111810	2,9	450	9,6	212
Audi RS 5 Sportback Competition plus TFSI quattro 331 kW (450 CV) tiptronic (2022)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	G	131800	2,9	450	9,7	216
Audi RS 5 Sportback TFSI quattro 331 kW (450 CV) tiptronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	G	111810	2,9	450	9,7	215
Audi Q2 Advanced 30 TDI 85 kW (116 CV) (2021)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	D	34770	2,0	116	4,8	125
Audi Q2 Advanced 30 TFSI 85 kW (116 CV) (2024)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	34000	1,0	116	5,7	131
Audi Q2 Advanced 35 TDI 110 kW (150 CV) quattro S tronic (2020)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	D	42260	2,0	150	5,3	140
Audi Q2 Advanced 35 TDI 110 kW (150 CV) S tronic (2021)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	D	40020	2,0	150	5,2	135
Audi Q2 Advanced 35 TFSI 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	35870	1,5	150	5,8	133
Audi Q2 Advanced 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2020)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	38130	1,5	150	5,9	135
Audi Q2 S line 30 TDI 85 kW (116 CV) (2021)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	D	36470	2,0	116	4,9	130
Audi Q2 S line 30 TFSI 85 kW (116 CV) (2024)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	35700	1,0	116	5,9	135
Audi Q2 S line 35 TDI 110 kW (150 CV) quattro S tronic (2020)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	D	43960	2,0	150	5,5	145
Audi Q2 S line 35 TDI 110 kW (150 CV) S tronic (2021)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	D	41720	2,0	150	5,4	140
Audi Q2 S line 35 TFSI 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	37570	1,5	150	6,1	139
Audi Q2 S line 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2021)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	39830	1,5	150	6,2	141
Audi SQ2 TFSI 221 kW (300 CV) quattro S tronic (2020)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	58220	2,0	300	8,3	188
Audi Q3 Advanced 35 TDI S tronic (2018)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	D	46890	2,0	150	5	132
Audi Q3 Advanced 35 TFSI (2019)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	45260	1,5	150	6,3	143
Audi Q3 Advanced 35 TFSI S tronic (2022)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	47670	1,5	150	6,5	147
Audi Q3 Advanced 40 TDI quattro S tronic (2021)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	D	53270	2,0	200	6,3	164
Audi Q3 Advanced 40 TFSI quattro S tronic (2018)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	51030	2,0	190	7,7	175
Audi Q3 S line 35 TDI S tronic (2018)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	D	49490	2,0	150	5	132
Audi Q3 S line 35 TFSI (2019)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	47860	1,5	150	6,3	144
Audi Q3 S Line 35 TFSI S tronic (2022)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	50270	1,5	150	6,6	148
Audi Q3 S line 40 TDI quattro S tronic (2021)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	D	55870	2,0	200	6,3	165
Audi Q3 S line 40 TFSI quattro S tronic (2018)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	53630	2,0	190	7,7	175
Audi Q3 S line 45 TFSI quattro S tronic (2021)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	60850	2,0	245	8,3	188
Audi RS Q3 2.5 TFSI quattro (2019)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	81380	2,5	400	9,6	217
Audi Q3 Sportback Advanced 35 TDI S tronic (2019)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	D	D	49100	2,0	150	5,1	133
Audi Q3 Sportback Advanced 35 TFSI (2019)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	D	G	47470	1,5	150	6,4	144
Audi Q3 Sportback Advanced 35 TFSI S tronic (2022)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	D	G	49880	1,5	150	6,6	149
Audi Q3 Sportback Advanced 40 TDI quattro S tronic (2021)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	D	D	55580	2,0	200	6,3	166
Audi Q3 Sportback Advanced 40 TFSI quattro S tronic (2020)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	D	G	53340	2,0	190	7,6	172
Audi Q3 Sportback Advanced 45 TFSI quattro S tronic (2021)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	D	G	60560	2,0	245	8,2	186
Audi Q3 Sportback S line 35 TDI S tronic (2019)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	D	D	51140	2,0	150	5,3	140
Audi Q3 Sportback S line 35 TFSI (2019)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	D	G	49510	1,5	150	6,7	152
Audi Q3 Sportback S line 35 TFSI S tronic (2022)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	D	G	51920	1,5	150	7	157
Audi Q3 Sportback S line 40 TDI quattro S tronic (2021)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	D	D	57520	2,0	200	6,6	173
Audi Q3 Sportback S line 40 TFSI quattro S tronic (2020)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	D	G	55280	2,0	190	8,2	185
Audi Q3 Sportback S line 45 TFSI quattro S tronic (2021)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	D	G	62500	2,0	245	8,7	197
Audi RS Q3 Sportback 2.5 TFSI quattro (2019)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	D	G	83560	2,5	400	9,6	218
Audi SQ7 TFSI 5 plazas (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	780	4x4	G	124770	4,0	507	12	272
Audi SQ7 TFSI 7 plazas (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	780	4x4	G	126890	4,0	507	12	272
Audi SQ8 TFSI (2023)	Todoterreno	499	170	200	2175	5	605	4x4	G	131995	4,0	507	12,3	280
Bentley Bentayga S V8 (2021)	Todoterreno	514	171	200		5	479	4x4	G	280968	4,0	549	12,8	296
Bentley Bentayga EWB V8 (2022)	Todoterreno	532	174	200	2514	5	380	4x4	G	279371	4,0	549	12,8	296
Bentley Continental GT Convertible V8 (2020)	Descapotable	485	140	195	2335	2	235	4x4	G	251816	4,0	549	12,5	284
Bentley Continental GT Mulliner Convertible V8 (2021)	Descapotable	485	140	195	2335	2	235	4x4	G	318334	4,0	549	12,5	284

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Bentley Continental GT Coupe V8 (2020)	Coupe	485	141	195	2165	2	358	4x4	G	227517	4,0	549	12,1	275
Bentley Continental GT Mulliner Coupe (2021)	Coupe	485	141	195	2165	2	358	4x4	G	294306	4,0	549	12,1	275
Bentley Flying Spur V8 (2021)	Turismo	532	148	198	2330	4	351	4x4	G	220322	4,0	549	12,7	288
BMW 116d (2019)	Turismo	432	143	180	1365	5	380	4x4	D	32800	1,5	116	4,6	120
BMW 116d Aut. (2019)	Turismo	432	143	180	1365	5	380	4x4	D	36455	1,5	116	4,6	121
BMW 118d (2019)	Turismo	432	143	180	1365	5	380	4x4	D	37292	2,0	150	4,7	122
BMW 118d Aut. (2019)	Turismo	432	143	180	1365	5	380	4x4	D	39778	2,0	150	4,9	128
BMW 118i (2020)	Turismo	432	143	180	1365	5	380	4x4	G	33492	1,5	136	5,7	129
BMW 118i Aut. (2020)	Turismo	432	143	180	1365	5	380	4x4	G	35860	1,5	136	5,7	129
BMW 120d Aut. (2020)	Turismo	432	143	180	1365	5	380	4x4	D	42693	2,0	190	4,9	129
BMW 120i Aut. (2021)	Turismo	432	143	180	1365	5	380	4x4	G	40243	2,0	178	6	137
BMW 128ti (2020)	Turismo	432	143	180	1365	5	380	4x4	G	47893	2,0	265	6,8	156
BMW M135i xDrive (2019)	Turismo	432	143	180	1365	5	380	4x4	G	56884	2,0	306	7,4	167
BMW 218d Active Tourer (2021)	Monovolumen	439	158	182	1545	5	406	4x4	D	40500	2,0	150	4,8	125
BMW 218i Active Tourer (2021)	Monovolumen	439	158	182	1545	5	406	4x4	G	39700	1,5	136	6,2	140
BMW 218i Coupé (2022)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	43250	2,0	156	6,5	146
BMW 220i Coupé (2021)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	45350	2,0	184	6,3	142
BMW 230i Coupé (2022)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	48950	2,0	245	6,5	149
BMW M2 Coupé cambio automático (2022)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	91250	3,0	460	9,7	218
BMW M2 Coupé cambio manual (2022)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	91250	3,0	460	10	226
BMW M240i Coupé (2022)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	69550	3,0	374	7,8	177
BMW M240i xDrive Coupé (2021)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	73050	3,0	374	8,1	185
BMW 216d Gran Coupé Aut. (2020)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	D	36550	1,5	116	4,6	120
BMW 218d Gran Coupé Aut. (2020)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	D	42750	2,0	150	4,8	125
BMW 218i Gran Coupé (2020)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	G	36000	1,5	136	5,6	128
BMW 218i Gran Coupé Aut. (2020)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	G	38367	1,5	136	5,6	128
BMW 220d Gran Coupé (2019)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	D	47850	2,0	190	4,9	129
BMW 220i Gran Coupé (2021)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	G	41900	2,0	178	6,1	138
BMW M235i xDrive Gran Coupé (2019)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	G	65300	2,0	306	7,1	162
BMW M3 Competition Berlina (2020)	Turismo	471	143	183	1520	4	375	4x4	G	117850	3,0	510	9,8	223
BMW M3 Competition xDrive Berlina (2021)	Turismo	471	143	183	1520	4	375	4x4	G	122500	3,0	510	10	228
BMW 320i Berlina (2022)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	T	G	46500	2,0	184	6,5	147
BMW 330i Berlina (2022)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	T	G	51700	2,0	245	6,6	148
BMW M3 CS (2023)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	T	G	180350	3,0	551	10,2	229
BMW 320i sDrive Touring (2022)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	G	49650	2,0	184	6,8	153
BMW 330i sDrive Touring (2022)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	G	54900	2,0	245	6,8	154
BMW M3 Competition M xDrive Touring (2023)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	G	124000	3,0	510	10,1	229
BMW 420i Cabrio (2024)	Descapotable	477	138	185	1765	2	385	4x4	G	62500	2,0	184	6,7	152
BMW 430i xDrive Cabrio (2024)	Descapotable	477	138	185	1765	2	385	4x4	G	69000	2,0	245	7,3	166
BMW M4 Competition M xDrive Cabrio (2024)	Descapotable	477	138	185	1765	2	385	4x4	G	136431	3,0	530	10,2	231
BMW 420i Coupé (2024)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	G	55000	2,0	184	6,3	143
BMW 430i xDrive Coupé (2024)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	G	61500	2,0	245	6,9	157
BMW M4 Competition Coupé (2024)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	G	126250	3,0	510	9,7	219
BMW M4 Competition M xDrive Coupé (2024)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	G	131100	3,0	530	10	226
BMW 420i Gran Coupé (2021)	Turismo	478	144	185	1695	5	470	4x4	G	54850	2,0	184	6,6	150
BMW 430i Gran Coupé (2021)	Turismo	478	144	185	1695	5	470	4x4	G	59100	2,0	245	6,8	156
BMW 840i Cabrio M Sport (2022)	Descapotable	485	135	190	1915	2	350	T	G	124100	3,0	333	8,4	191
BMW M8 Competition Cabrio (2022)	Descapotable	485	135	190	1915	2	350	T	G	227150	4,4	625	11,4	261
BMW M850i xDrive Cabrio (2022)	Descapotable	485	135	190	1915	2	350	T	G	159750	4,4	530	10,7	243
BMW 840i Coupé M Sport (2022)	Coupe	485	135	190	1805	2	420	T	G	115900	3,0	333	8,2	186
BMW M8 Competition Coupé (2022)	Coupe	485	135	190	1805	2	420	T	G	218400	4,4	625	11,3	257
BMW M850i xDrive Coupé (2022)	Coupe	485	135	190	1805	2	420	T	G	151500	4,4	530	10,5	239
BMW 840i Gran Coupé M Sport (2022)	Turismo	508	141	193	1890	4	440	T	G	112750	3,0	333	8,4	191
BMW M8 Competition Gran Coupé (2022)	Turismo	508	141	193	1890	4	440	T	G	215150	4,4	625	11,4	261
BMW M850i xDrive Gran Coupé (2022)	Turismo	508	141	193	1890	4	440	T	G	148350	4,4	530	10,7	243
BMW X1 M35i xDrive (2023)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	G	69950	2,0	300	7,8	175
BMW X1 sDrive18d (2022)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	D	44000	2,0	150	4,9	129
BMW X1 sDrive18i (2022)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	G	44000	1,5	136	6,3	142
BMW X2 M35i xDrive (2023)	Todoterreno	455	158	185	1645	5	515	4x4	G	72000	2,0	300	7,7	174
BMW X2 sDrive18d (2023)	Todoterreno	455	158	185	1645	5	515	4x4	D	45800	2,0	150	5,1	133
BMW X3 M (2022)	Todoterreno	471	167	189	1875	5	450	T	G	119350	3,0	480	10,8	246
BMW X3 M Competition (2021)	Todoterreno	471	167	189	1875	5	450	T	G	128450	3,0	510	10,8	246
BMW X4 M (2022)	Todoterreno	475	162	192	1875	5	525	4x4	G	121750	3,0	480	10,7	243
BMW X4 M Competition (2021)	Todoterreno	475	162	192	1875	5	525	4x4	G	130850	3,0	510	10,7	244
BMW Z4 M40i (2022)	Descapotable	432	130	186	1525	2	281	T	G	79000	3,0	340	8,1	183
BMW Z4 sDrive20i (2022)	Descapotable	432	130	186	1525	2	281	T	G	58500	2,0	197	7,1	161
BMW Z4 sDrive30i (2022)	Descapotable	432	130	186	1525	2	281	T	G	67200	2,0	258	7,2	163
Caterham Seven 170 (2021)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	40892	0,7	86	4,8	109
Caterham Seven 340 (2022)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	58970	2,0	173	6,5	148
Caterham Seven 340 chasis grande (2022)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	62322	2,0	173	6,5	148
Caterham Super Seven 2000 (2022)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	64378	2,0	173	6,5	148
Caterham Super Seven 2000 chasis grande (2022)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	67729	2,0	173	6,5	148
Caterham Super Seven 600 (2022)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	44643	0,7	86	4,8	109

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l) **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Citroën C3 PureTech 110 S&S EAT6 Max (2023)	Turismo	400	147	175	1055	5	300	D	G	24215	1,2	110	5,9	134
Citroën C3 PureTech 110 S&S Max (2023)	Turismo	400	147	175	1055	5	300	D	G	21755	1,2	110	5,3	120
Citroën C3 PureTech 83 S&S Max (2023)	Turismo	400	147	175	1055	5	300	D	G	20920	1,2	83	5,5	123
Citroën C3 PureTech 83 S&S Plus (2023)	Turismo	400	147	175	1055	5	300	D	G	19790	1,2	83	5,5	123
Citroën C3 PureTech 83 S&S YOU! (2022)	Turismo	400	147	175	1055	5	300	D	G	18225	1,2	83	5,5	123
Citroën C3 Max Puretech 100 (2024)	Todoterreno	402	157	176	1151	5	310	D	G	19200	1,2	101	5,6	127
Citroën C3 You Puretech 100 (2024)	Todoterreno	402	157	176	1151	5	310	D	G	14990	1,2	101	5,6	126
Citroën C3 Aircross BlueHDi 110 Plus (2023)	Todoterreno	416	165	177	1291	5	410	D	D	26040	1,5	110	4,9	128
Citroën C3 Aircross BlueHDi 110 You (2023)	Todoterreno	416	165	177	1291	5	410	D	D	24640	1,5	110	4,8	127
Citroën C3 Aircross PureTech 110 Max (2023)	Todoterreno	416	165	177	1291	5	410	D	G	26840	1,2	110	6	135
Citroën C3 Aircross PureTech 110 Plus (2023)	Todoterreno	416	165	177	1291	5	410	D	G	24920	1,2	110	5,9	134
Citroën C3 Aircross PureTech 110 You (2023)	Todoterreno	416	165	177	1291	5	410	D	G	23520	1,2	110	5,9	132
Citroën C3 Aircross PureTech 130 EAT6 Max (2023)	Todoterreno	416	165	177	1291	5	410	D	G	28890	1,2	131	6,4	145
Citroën C4 BlueHDi 130 EAT8 Max (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	D	32050	1,5	131	5,1	132
Citroën C4 BlueHDi 130 EAT8 Plus (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	D	29800	1,5	131	5,1	133
Citroën C4 PureTech 100 You (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	G	24990	1,2	101	5,5	124
Citroën C4 PureTech 130 Max (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	G	29000	1,2	131	5,5	124
Citroën C4 PureTech 130 Plus (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	G	26750	1,2	131	5,5	123
Citroën C4 PureTech 130 You (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	G	25550	1,2	131	5,5	123
Citroën C4 X BlueHDi 130 EAT8 Max (2023)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	D	32050	1,5	131	4,9	130
Citroën C4 X BlueHDi 130 EAT8 Plus (2023)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	D	29800	1,5	131	4,9	130
Citroën C4 X PureTech 100 You (2023)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	G	25550	1,2	102	5,4	123
Citroën C5 Aircross Max BlueHDi 130 Automática (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	D	40510	1,5	131	5,5	144
Citroën C5 Aircross Plus BlueHDi 130 Automática (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	D	39085	1,5	131	5,5	144
Citroën C5 Aircross Plus PureTech 130 (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	G	34535	1,2	131	6,2	140
Citroën C5 Aircross You PureTech 130 (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	G	31185	1,2	131	6,2	140
Citroën C5 X PureTech 130 EAT8 Plus (2023)	Turismo	481	149	182	1493	5	485	D	G	39440	1,2	131	6,1	137
Citroën C5 X PureTech 130 EAT8 You (2023)	Turismo	481	149	182	1493	5	485	D	G	37740	1,2	131	6	136
CUPRA Ateca 2.0 TSI 140 kW (190 CV) DSG-7 4Drive (2023)	Todoterreno	438	160	184	1580	5	485	4x4	G	45760	2,0	190	8,1	183
CUPRA Ateca VZ 2.0 TSI 221 kW (300 CV) DSG-7 4Drive (2023)	Todoterreno	438	160	184	1580	5	485	4x4	G	55170	2,0	300	9	202
CUPRA Formentor 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	G	36080	1,5	150	6,4	144
CUPRA Formentor 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	G	38680	1,5	150	6,8	152
CUPRA Formentor 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 4Drive (2021)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	D	45640	2,0	150	5,9	154
CUPRA Formentor 2.0 TSI 140 kW (190 CV) DSG 7 vel. 4Drive (2021)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	G	45640	2,0	190	7,6	172
CUPRA Formentor VZ 2.0 TSI 180 kW (245 CV) DSG 7 vel. (2021)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	G	51530	2,0	245	7,7	174
CUPRA Formentor VZ 2.0 TSI 228 kW (310 CV) DSG 7 vel. 4Drive (2020)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	G	53980	2,0	310	8,5	192
CUPRA León 5p VZ 2.0 TSI 221 kW (300 CV) DSG (2021)	Turismo	440	144	180	1395	5	270	D	G	49050	2,0	300	7,6	172
CUPRA León 5p VZ CUP 2.0 TSI 221 kW (300 CV) DSG (2022)	Turismo	440	144	180	1395	5	270	D	G	58592	2,0	300	7,8	176
CUPRA León Sportstourer VZ 2.0 TSI 221 kW (300 CV) DSG (2021)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	D	G	50080	2,0	300	7,6	172
CUPRA León Sportstourer VZ 2.0 TSI 228 kW (310 CV) 4Drive DSG (2021)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	D	G	53400	2,0	310	8,3	186
CUPRA León Sportstourer VZ CUP 2.0 TSI 228 kW (310 CV) 4Drive DSG (2022)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	D	G	61744	2,0	310	8,5	191
Dacia Jogger TCe 81 kW (110 CV) Expression 5 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	G	20150	1,0	110	5,6	127
Dacia Jogger TCe 81 kW (110 CV) Expression 7 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	G	21050	1,0	110	5,7	129
Dacia Jogger TCe 81 kW (110 CV) Extreme Go 5 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	G	21800	1,0	110	5,6	128
Dacia Jogger TCe 81 kW (110 CV) Extreme Go 7 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	G	22700	1,0	110	5,7	129
Dacia Sandero Essential TCe 67 kW (90 CV) (2020)	Turismo	409	150	185	1127	5	328	D	G	13190	1,0	91	5,2	118
Dacia Sandero Expression TCe 67 kW (90 CV) (2022)	Turismo	409	150	185	1127	5	328	D	G	14040	1,0	91	5,3	119
Dacia Sandero Stepway Essential TCe 67 kW (90 CV) (2020)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	G	14720	1,0	91	5,6	126
Dacia Sandero Stepway Expression TCe 67 kW (90 CV) (2022)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	G	15620	1,0	91	5,6	126
Dacia Sandero Stepway Extreme Go TCe 81 kW (110 CV) (2023)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	G	18420	1,0	110	5,5	125
Dacia Sandero Stepway Extreme TCe 67 kW (90 CV) CVT (2023)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	G	18220	1,0	91	6,2	139
DFSK 500 Intelligent (2023)	Todoterreno	439	165	185		5	318	D	G	22995	1,5	106	8,3	188
DFSK 500 Luxury (2023)	Todoterreno	439	165	185		5	318	D	G	20995	1,5	106	8,3	188
DFSK 580 1.5 Turbo 107 kW (146 CV) Intelligent (2019)	Todoterreno	468	172	185	1585	5		D	G	26495	1,5	145	9,8	222
DFSK 580 1.5 Turbo 107 kW (146 CV) Luxury (2019)	Todoterreno	468	172	185	1585	5		D	G	24495	1,5	145	9,8	222
DFSK F5 Classic (2020)	Todoterreno	469	165	187	1664	5	379	D	G	28995	1,5	137	9,8	222
DR 3.0 (2023)	Todoterreno	417	157	176		5	344	D	G	18900	1,5	117	7,4	173
DR 4.0 (2022)	Todoterreno	432	167	183		5	340	D	G	19900	1,5	117	8,2	189
DR 5.0 (2022)	Todoterreno	432	167	183		5	340	D	G	21900	1,5	117	8,2	189
DR 5.0 Turbo CVT (2022)	Todoterreno	432	167	183		5	340	D	G	25900	1,5	155	7,8	175
DR 6.0 Turbo CVT (2022)	Todoterreno	450	174	184		5	380	D	G	29900	1,5	155	7,8	175
DR 7.0 Turbo DCT (2023)	Todoterreno	470	171	186		5		D	G	32900	1,5	160	8	182
DS 7 Bastille BlueHDi 130 Aut. (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	D	42800	1,5	131	5,5	143
DS 7 Performance Line + BlueHDi 130 Aut. (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	D	46200	1,5	131	5,5	145
DS 7 Performance Line BlueHDi 130 Aut. (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	D	43900	1,5	131	5,5	144
DS 7 Rivoli BlueHDi 130 Aut. (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	D	46800	1,5	131	5,5	145
DS 3 BlueHDi 130 Aut. Bastille (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	D	33550	1,5	131	5,1	133
DS 3 BlueHDi 130 Aut. Opera (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	D	39900	1,5	131	5,1	133
DS 3 BlueHDi 130 Aut. Performance Line (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	D	34150	1,5	131	5,1	133
DS 3 PureTech 100 Bastille (2023)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	G	29050	1,2	101	5,5	125
DS 3 PureTech 100 Performance Line (2023)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	G	29650	1,2	101	5,5	125
DS 3 PureTech 130 Aut. Bastille (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	G	31900	1,2	131	6	135
DS 3 PureTech 130 Aut. Opera (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	G	38250	1,2	131	6	135

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
DS 3 PureTech 130 Aut. Performance Line (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	G	32500	1,2	131	6	135
DS 4 Opera BlueHDi 130 EAT8 (2022)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	D	47800	1,5	131	5,3	139
DS 4 Opera PureTech 130 EAT8 (2022)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	G	46550	1,2	131	6,2	139
DS 4 Performance Line + BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	D	41350	1,5	131	5,2	138
DS 4 Performance Line + PureTech 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	G	40100	1,2	131	6,1	138
DS 4 Performance Line BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	D	37600	1,5	131	5,2	137
DS 4 Performance Line PureTech 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	G	36350	1,2	131	6,1	138
DS 4 Rivoli BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	D	42800	1,5	131	5,2	137
DS 4 Rivoli PureTech 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	G	41550	1,2	131	6,1	137
DS 4 Trocadero BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	D	39250	1,5	131	5,2	137
DS 4 Trocadero PureTech 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	G	38000	1,2	131	6,1	137
EVO 3 1.5 (2023)	Turismo	414	157	175		5	0	D	G	17900	1,5	113	6,7	152
EVO 4 1.6 (2023)	Todoterreno	433	164	177		5	0	D	G	20900	1,6	114	7,7	172
EVO 5 1.5 Turbo (2023)	Todoterreno	433	164	182		5	0	D	G	21900	1,5	127	7,5	168
EVO 7 1.5 Turbo DCT (2023)	Todoterreno	480	176	187		5	1050	D	G	32900	1,5	174	7,4	171
Ford Bronco Badlands 2.7 V6 EcoBoost Auto 4x4 (2023)	Todoterreno	480	185	193	2289	5	471	4x4	G	91695	2,7	334	14,2	338
Ford Bronco Outer Banks 2.7 V6 EcoBoost Auto 4x4 (2023)	Todoterreno	480	185	193	2289	5	471	4x4	G	87095	2,7	334	13,7	326
Ford Focus Active Berlina 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Turismo	440	150	184	1349	5	392	D	D	35179	1,5	116	5,1	134
Ford Focus Active X Berlina 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Turismo	440	150	184	1349	5	392	D	D	36367	1,5	116	5,1	134
Ford Focus Active Sportbreak 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Familiar	469	154	184	1413	5	635	D	D	36319	1,5	116	5,2	135
Ford Focus Active X Sportbreak 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Familiar	469	154	184	1413	5	635	D	D	37464	1,5	116	5,2	135
Ford Focus Berlina ST 2.3 EcoBoost 206 kW (280 CV) (2022)	Turismo	439	145	183		5	358	D	G	43567	2,3	280	8	183
Ford Focus Berlina ST-Line 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Turismo	439	145	183		5	358	D	D	34841	1,5	116	5	130
Ford Focus Berlina ST-Line X 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Turismo	439	145	183		5	358	D	D	36029	1,5	116	5	131
Ford Focus ST Edition 2.3 EcoBoost 206 kW (280 CV) (2024)	Turismo	439	145	183		5	358	D	G	51042	2,3	280	8,1	185
Ford Focus Sportbreak ST 2.3 EcoBoost 206 kW (280 CV) (2022)	Familiar	467	149	183	1451	5	593	D	G	44267	2,3	280	8	183
Ford Focus Sportbreak ST-Line X 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Familiar	467	149	183	1451	5	593	D	D	37126	1,5	116	5,1	133
Ford Kuga ST-Line 1.5 EcoBoost 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	G	38177	1,5	150	6,6	149
Ford Kuga ST-Line 2.0 EcoBlue 88 kW (120 CV) Aut. (2022)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	D	40909	2,0	120	5,7	149
Ford Kuga ST-Line X 1.5 EcoBoost 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	G	41814	1,5	150	6,6	151
Ford Kuga ST-Line X 2.0 EcoBlue 88 kW (120 CV) Aut. (2022)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	D	44632	2,0	120	5,8	151
Ford Kuga ST-Line X Graphite Tech 1.5 EcoBoost 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	G	45398	1,5	150	6,7	151
Ford Kuga ST-Line X Graphite Tech 2.0 EcoBlue 88 kW (120 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	D	48216	2,0	120	5,8	151
Ford Kuga ST-Line 1.5 EcoBoost 150 CV (2024)	Todoterreno	462	165	188	1526	5	412	4x4	G	39596	1,5	150	6,4	146
Ford Kuga ST-Line X 1.5 EcoBoost 150 CV (2024)	Todoterreno	462	165	188	1526	5	412	4x4	G	43587	1,5	150	6,4	147
Ford Mustang Fastback GT 5.0 Ti-VCT V8 331 kW (450 CV) (2018)	Coupe	479	137	192	1662	2	408	T	G	52572	5,0	450	11,8	268
Ford Mustang Fastback GT 5.0 Ti-VCT V8 331 kW (450 CV) Aut. (2018)	Coupe	479	137	192	1662	2	408	T	G	55572	5,0	450	11,2	256
Ford Mustang Fastback Mach 1 5.0 V8 338 kW (460 CV) (2021)	Coupe	479	137	192	1662	2	408	T	G	69231	5,0	460	12,4	284
Ford Mustang Fastback Mach 1 5.0 V8 338 kW (460 CV) Aut. (2021)	Coupe	479	137	192	1662	2	408	T	G	72231	5,0	460	11,7	270
Honda Civic Type R 2.0 VTEC Turbo Pack Carbono (2023)	Turismo	455	141	180	1480	5	404	D	G	61890	2,0	329	8,2	186
Hyundai Bayon 1.2 MPi 84 CV Essence (2021)	Todoterreno	418	150	178	1120	5	411	D	G	21440	1,2	84	5,5	125
Hyundai Bayon 1.2 MPi 84 CV Klass (2023)	Todoterreno	418	150	178	1120	5	411	D	G	22655	1,2	84	5,5	125
Hyundai Bayon 1.2 MPi 84 CV Maxx (2021)	Todoterreno	418	150	178	1120	5	411	D	G	23515	1,2	84	5,6	126
Hyundai i10 1.0 MPI 49 kW (67 CV) AT Klass (2024)	Turismo	367	148	168	996	5	252	D	G	19090	1,0	67	5,3	121
Hyundai i10 1.0 MPI 49 kW (67 CV) Essence (2023)	Turismo	367	148	168	996	5	252	D	G	16490	1,0	67	5	114
Hyundai i10 1.0 MPI 49 kW (67 CV) Klass (2023)	Turismo	367	148	168	996	5	252	D	G	17490	1,0	67	5	114
Hyundai i10 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) N Line (2023)	Turismo	367	148	168	996	5	252	D	G	21940	1,0	100	5,4	123
Hyundai i10 1.2 MPI 62 kW (84 CV) N Line (2023)	Turismo	367	148	168	996	5	252	D	G	19790	1,2	84	5,5	125
Hyundai i20 1.0 T-GDi 73,5 kW (100 CV) Klass (2020)	Turismo	404	144	178	1088	5	352	D	G	21315	1,0	100	5,3	120
Hyundai i20 1.0 T-GDi 73,5 kW (100 CV) Tecno (2022)	Turismo	404	144	178	1088	5	352	D	G	23115	1,0	100	5,3	120
Hyundai i20 1.2 MPi 61,8 kW (84 CV) N Line 30 Aniversario (2022)	Turismo	404	144	178	1088	5	352	D	G	21850	1,2	84	5,4	123
Hyundai i20 N 1.6 T-GDi 150 kW (204 CV) (2021)	Turismo	404	144	178	1088	5	352	D	G	32690	1,6	204	7	158
Hyundai i20 1.0 T-GDi 100 CV Klass (2023)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	22840	1,0	100	5,3	121
Hyundai i20 1.2 MPi 84 CV Essence (2023)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	19840	1,2	84	5,2	118
Hyundai i20 1.2 MPi 84 CV Klass (2023)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	21640	1,2	84	5,3	120
Hyundai i30 5p 1.0 TGDI 88 kW (120 CV) N-Line 30 Aniversario (2022)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	26595	1,0	120	6,1	137
Hyundai i30 5p 1.5 DPI 81 kW (110 CV) Essence (2021)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	22420	1,5	110	6	137
Hyundai i30 5p 1.5 DPI 81 kW (110 CV) Klass SLX (2021)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	24570	1,5	110	6,2	140
Hyundai i30 N 2.0 T-GDi 184 kW (250 CV) (2021)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	38000	2,0	250	7,7	175
Hyundai i30 N Performance 2.0 T-GDi 206 kW (280 CV) (2021)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	44600	2,0	280	8	182
Hyundai i30 N Performance Sky 2.0 T-GDi 206 kW (280 CV) 8DCT (2021)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	47600	2,0	280	8,4	191
Hyundai i30 Fastback N Performance Sky 2.0 T-GDi 206 kW (280 CV) 8DCT (2021)	Turismo	446	142	180	1327	5	436	D	G	47600	2,0	280	8,4	191
Hyundai Kona Flexx 1.0 TGDi 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	30490	1,0	120	5,8	131
Hyundai Kona Flexx 1.0 TGDi 88 kW (120 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	32290	1,0	120	5,9	135
Hyundai Kona Maxx 1.0 TGDi 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	28990	1,0	120	5,7	129
Hyundai Kona Maxx 1.0 TGDi 88 kW (120 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	30790	1,0	120	5,9	133
Hyundai Kona N Line 1.0 TGDi 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	30790	1,0	120	5,9	135
Hyundai Kona N Line 1.6 TGDi 146 kW (198 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	34540	1,6	198	6,4	145
Hyundai Kona N Line 1.6 TGDi 146 kW (198 CV) DCT 4x4 (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	36140	1,6	198	6,9	157
Hyundai Kona N Line Style 1.6 TGDi 146 kW (198 CV) DCT 4x4 (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	42040	1,6	198	6,9	156
Hyundai Kona Tecno 1.0 TGDi 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	32790	1,0	120	5,7	130
Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 142 kW (194 CV) 4x2 8DCT Klass 7 plazas (2022)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	D	47820	2,2	193	6,6	166
Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 142 kW (194 CV) 4x2 8DCT Maxx 7 plazas (2022)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	D	51520	2,2	193	6,3	167

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l) **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 142 kW (194 CV) 4x2 8DCT Tecno 7 plazas (2022)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	D	57270	2,2	193	6,3	166
Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 142 kW (194 CV) 4x4 8DCT Style 7 plazas (2022)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	D	63870	2,2	193	6,8	178
Hyundai Staria Style 2.2 CRDi 130 kW (177 CV) 4x4 AT 9 plazas (2023)	Monovolumen	525	199	200	2216	5	431	4x4	D	61240	2,2	177	8,9	232
Hyundai Staria Tecno 2.2 CRDi 130 kW (177 CV) AT 9 plazas (2022)	Monovolumen	525	199	200	2216	5	431	4x4	D	56140	2,2	177	8,2	215
Hyundai Tucson Klass 1.6 CRDi 85 kW (115 CV) (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	33225	1,6	116	5,2	135
Hyundai Tucson Klass 1.6 T-GDI 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	30725	1,6	150	6,7	151
Hyundai Tucson Maxx 1.6 CRDi 85 kW (115 CV) (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	36025	1,6	116	5,2	135
Hyundai Tucson Maxx 1.6 T-GDI 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	33525	1,6	150	6,7	152
Hyundai Tucson N Line 30 Aniversario 1.6 T-GDI 110 kW (150 CV) (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	37025	1,6	150	6,8	155
INEOS Grenadier Station Wagon 3.0 Turbo gasolina Fieldmaster Edition (2022)	Todoterreno	490	204	193	2744	5		4x4	G	93930	3,0	286	14,4	326
INEOS Grenadier Station Wagon 3.0 Turbo gasolina Trialmaster Edition (2022)	Todoterreno	490	204	193	2744	5		4x4	G	93930	3,0	286	14,4	332
INEOS Grenadier Station Wagon 3.0 Twin-Turbo diésel Fieldmaster Edition (2022)	Todoterreno	490	204	193	2744	5		4x4	D	93930	3,0	249	11,2	291
INEOS Grenadier Station Wagon 3.0 Twin-Turbo diésel Trialmaster Edition (2022)	Todoterreno	490	204	193	2744	5		4x4	D	93930	3,0	249	12,1	310
Jaguar F-Type Convertible 2.0 I4 300 RWD Auto R-Dynamic (2019)	Descapotable	447	131	192	1615	2	207	4x4	G	91100	2,0	300	9,6	217
Jaguar F-Type Convertible 5.0 V8 450 AWD Auto 75 (2022)	Descapotable	447	131	192	1615	2	207	4x4	G	136300	5,0	450	10,9	242
Jaguar F-Type Convertible 5.0 V8 450 RWD Auto 75 (2022)	Descapotable	447	131	192	1615	2	207	4x4	G	129100	5,0	450	10,6	238
Jaguar F-Type Convertible 5.0 V8 575 AWD Auto R75 (2022)	Descapotable	447	131	192	1615	2	207	4x4	G	162000	5,0	575	10,7	239
Jaguar F-Type Coupé 2.0 I4 300 RWD Auto R-Dynamic (2019)	Coupe	447	131	192	1595	3	310	4x4	G	82600	2,0	300	9,5	214
Jaguar F-Type Coupé 5.0 V8 450 AWD Auto 75 (2022)	Coupe	447	131	192	1595	3	310	4x4	G	127800	5,0	450	10,9	242
Jaguar F-Type Coupé 5.0 V8 450 RWD Auto 75 (2022)	Coupe	447	131	192	1595	3	310	4x4	G	120600	5,0	450	10,6	237
Jaguar F-Type Coupé 5.0 V8 575 AWD Auto R75 (2022)	Coupe	447	131	192	1595	3	310	4x4	G	153500	5,0	575	10,7	239
Jaguar XE 2.0 184 kW (250 CV) Auto R-Dynamic HSE (2020)	Turismo	468	141	185	1611	4	291	4x4	G	66800	2,0	250	8	183
Jaguar XE 2.0 184 kW (250 CV) Auto R-Dynamic S (2020)	Turismo	468	141	185	1611	4	291	4x4	G	59650	2,0	250	7,7	175
Jaguar XE 2.0 184 kW (250 CV) Auto R-Dynamic SE (2020)	Turismo	468	141	185	1611	4	291	4x4	G	62350	2,0	250	8	182
Jaguar XF 2.0 184 kW (250 CV) Auto R-Dynamic HSE (2020)	Turismo	496	146	198	1735	4	344	T	G	77050	2,0	250	8,2	186
Jaguar XF 2.0 184 kW (250 CV) Auto R-Dynamic S (2020)	Turismo	496	146	198	1735	4	344	T	G	66550	2,0	250	7,8	177
Jaguar XF 2.0 184 kW (250 CV) Auto R-Dynamic SE (2020)	Turismo	496	146	198	1735	4	344	T	G	70200	2,0	250	8	182
Jeep Avenger Altitude 1.2 Turbo 100 CV (2023)	Todoterreno	408	153	178	1255	5	355	D	G	26200	1,2	101	5,6	126
Jeep Avenger Longitude 1.2 Turbo 100 CV (2023)	Todoterreno	408	153	178	1255	5	355	D	G	24500	1,2	101	5,5	124
Jeep Avenger Summit 1.2 Turbo 100 CV (2023)	Todoterreno	408	153	178	1255	5	355	D	G	28700	1,2	101	5,6	126
Jeep Wrangler 2.0T 200 kW (272 CV) Rubicon (2024)	Todoterreno	488	184	189		5	533	4x4	G	83000	2,0	272	11,4	269
Jeep Wrangler 2.0T 200 kW (272 CV) Sahara (2024)	Todoterreno	488	184	189		5	533	4x4	G	81000	2,0	272	10,4	250
KIA Ceed 5p Concept 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	23050	1,0	101	5,2	118
KIA Ceed 5p Concept 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	24200	1,0	120	5,2	118
KIA Ceed 5p Drive 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	24500	1,0	101	5,2	119
KIA Ceed 5p Drive 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	25650	1,0	120	5,3	119
KIA Ceed 5p GT 1.6 T-GDi 150 kW (204 CV) DCT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	36350	1,6	204	6,8	154
KIA Ceed 5p Style Edition 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) (2023)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	27050	1,0	101	5,5	126
KIA Ceed 5p Style Edition 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2023)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	28200	1,0	120	5,5	126
KIA Ceed 5p Tech 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	26800	1,0	101	5,5	126
KIA Ceed 5p Tech 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	27950	1,0	120	5,5	126
KIA ProCeed GT 1.6 T-GDi 150 kW (204 CV) DCT (2021)	Familiar	461	142	180	1375	5	594	D	G	38950	1,6	204	6,8	154
KIA ProCeed GT Line 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2021)	Familiar	461	142	180	1375	5	594	D	G	32625	1,0	120	5,7	130
KIA Ceed Tourer Concept 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2023)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	25300	1,0	120	5,3	120
KIA Ceed Tourer Drive 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2023)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	26750	1,0	120	5,3	120
KIA Ceed Tourer Style Edition 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2023)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	29175	1,0	120	5,6	128
KIA Ceed Tourer Tech 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	29050	1,0	120	5,6	128
KIA Picanto 1.0 DPi 49 kW (67 CV) AMT GT Line (2020)	Turismo	360	149	160	978	5	255	D	G	18510	1,0	67	5,3	121
KIA Picanto 1.0 DPi 49 kW (67 CV) Concept (2020)	Turismo	360	149	160	978	5	255	D	G	15185	1,0	67	5,1	116
KIA Picanto 1.0 DPi 49 kW (67 CV) GT Line (2020)	Turismo	360	149	160	978	5	255	D	G	16985	1,0	67	5,2	118
KIA Picanto 1.2 DPi 62 kW (84 CV) AMT GT Line (2020)	Turismo	360	149	160	978	5	255	D	G	19035	1,2	84	5,5	125
KIA Picanto 1.2 DPi 62 kW (84 CV) GT Line (2020)	Turismo	360	149	160	978	5	255	D	G	18110	1,2	84	5,3	121
KIA Sorento 2.2 CRDi Black Edition DCT 4x2 7 plazas (2022)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	D	59640	2,2	194	6,4	168
KIA Sorento 2.2 CRDi Black Edition DCT 4x4 7 plazas (2022)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	D	61740	2,2	194	6,6	173
KIA Sorento 2.2 CRDi Drive DCT 4x2 7 plazas (2021)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	D	51565	2,2	194	6,3	165
KIA Sorento 2.2 CRDi Emotion DCT 4x2 7 plazas (2021)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	D	55490	2,2	194	6,4	168
KIA Sorento 2.2 CRDi Emotion DCT 4x4 7 plazas (2021)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	D	57590	2,2	194	6,6	173
KIA Sportage Concept 1.6 CRDi 85 kW (115 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	D	35775	1,6	116	5,2	137
KIA Sportage Concept 1.6 T-GDI 110 kW (150 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	32975	1,6	150	6,7	152
KIA Sportage Drive 1.6 CRDi 85 kW (115 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	D	38175	1,6	116	5,2	136
KIA Sportage Drive 1.6 T-GDI 110 kW (150 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	35375	1,6	150	6,7	152
KIA Stonic 1.2 DPi 62 kW (84 CV) Concept (2021)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	18500	1,2	84	5,6	128
KIA Stonic 1.2 DPi 62 kW (84 CV) Drive (2021)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	20929	1,2	84	5,7	130
KIA XCeed GT-Line 1.6 T-GDi 150 kW (204 CV) DCT (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	37975	1,6	204	7,1	161
KIA XCeed Concept 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	25750	1,0	120	6	135
KIA XCeed Drive 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	26650	1,0	120	6	135
KIA XCeed GT-Line 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	31750	1,0	120	5,9	134
KIA XCeed Tech 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	28950	1,0	120	6	136
Koenigsegg Jesko (2020)	Coupe	461	121	203	1495	2	100	T	G	3190125	5,1	1298		
KTM X-Bow GT-XR (2022)	Coupe	463	116	204	1325	0	160	T	G	386752	2,5	500	9,1	214
Lamborghini Huracán STO (2020)	Coupe	452	117	193		2	38	T	G	338577	5,2	639		
Lamborghini Huracán Tecnica (2022)	Coupe	452	117	193		2	38	T	G	262042	5,2	639	14,5	328
Lamborghini Huracán EVO Spyder (2019)	Descapotable	452	118	193		2	100	4x4	G	274805	5,2	639	14,2	338

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Lamborghini Huracán Sterrato (2023)	Coupe	453	125	196		2	100	4x4	G	299515	5,2	610	14,9	337
Lamborghini Urus Performante (2022)	Todoterreno	511	162	202	2225	5	616	4x4	G	296596	4,0	666		
Lamborghini Urus S (2022)	Todoterreno	511	162	202	2225	5	616	4x4	G	265443	4,0	666	14,1	320
Land Rover Defender 130 V8 P500 AWD Auto (2023)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	G	165500	5,0	500	14,4	325
Land Rover Defender 90 V8 P525 AWD Auto (2021)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	G	155000	5,0	525	14,2	320
Land Rover Defender 90 V8 P525 AWD Auto Carpathian Edition (2021)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	G	163550	5,0	525	14,2	321
Land Rover Defender 110 V8 P525 AWD Auto (2021)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	159200	5,0	525	14,4	324
Land Rover Defender 110 V8 P525 AWD Auto Carpathian Edition (2021)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	167650	5,0	525	14,4	324
Land Rover Range Rover Evoque S D165 FWD (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	D	50900	2,0	163	6	158
Lexus LC 500 Cabrio Bespoke (2023)	Descapotable	477	135	192	2035	2	149	T	G	166000	5,0	477	11,7	275
Lexus LC 500 Cabrio Luxury (2023)	Descapotable	477	135	192	2035	2	149	T	G	163500	5,0	477	11,7	275
Lexus LC 500 Bespoke (2023)	Coupe	477	135	192	1965	2	172	T	G	164000	5,0	477	11,6	262
Lexus LC 500 Sport+ (2023)	Coupe	477	135	192	1965	2	172	T	G	156000	5,0	477	11,6	262
Lotus Emira i4 First Edition (2023)	Coupe	441	123	190	1480	2	151	T	G	109507	2,0	366	9,2	208
Lotus Emira V6 First Edition (2021)	Coupe	441	123	190	1480	2	151	T	G	109507	3,5	405	10,7	243
Mahindra KUV100 K6+ (2019)	Todoterreno	370	166	173	1190	5	243	D	G	12990	1,2	87	7,9	179
Mahindra KUV100 K8 (2019)	Todoterreno	370	166	173	1190	5	243	D	G	15290	1,2	87	7,9	179
Maserati Ghibli (2020)	Turismo	497	146	195	1925	4	500	4x4	G	92400	3,0	349	11,2	255
Maserati Ghibli Diesel (2020)	Turismo	497	146	195	1925	4	500	4x4	D	85800	3,0	275	7,8	203
Maserati Ghibli S Q4 (2020)	Turismo	497	146	195	1925	4	500	4x4	G	123400	3,0	430	12,1	274
Maserati Ghibli Trofeo (2020)	Turismo	497	146	195	1925	4	500	4x4	G	158100	3,8	580	12,4	281
Maserati GranTurismo Modena (2023)	Coupe	496	135	196	1870	2	270	4x4	G	202900	3,0	496	10,2	230
Maserati GranTurismo Trofeo (2023)	Coupe	496	135	196	1870	2	270	4x4	G	253000	3,0	557	10,2	230
Maserati Grecale Trofeo (2022)	Todoterreno	485	165	195	1870	5	535	4x4	G	136350	3,0	530	11,2	254
Maserati Levante (2020)	Todoterreno	501	169	198	2184	5	580	4x4	G	96900	3,0	349	12,5	283
Maserati Levante Diesel (2020)	Todoterreno	501	169	198	2184	5	580	4x4	D	93400	3,0	275	9,1	238
Maserati Levante GTS (2020)	Todoterreno	501	169	198	2184	5	580	4x4	G	165400	3,8	530	15,8	357
Maserati Levante S (2020)	Todoterreno	501	169	198	2184	5	580	4x4	G	127800	3,0	430	12,6	286
Maserati Levante Trofeo (2020)	Todoterreno	501	169	198	2184	5	580	4x4	G	198100	3,8	580	15,9	359
Maserati MC20 Cielo (2022)	Descapotable	467	122	197		2	100	T	G	300500	3,0	630	11,2	261
Maserati MC20 (2020)	Coupe	467	122	197	1150	2	100	T	G	265388	3,0	630	11,5	261
Maserati Quattroporte Modena Q4 (2021)	Turismo	526	148	195	1920	4	530	4x4	G	152400	3,0	430	11,4	258
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 110 kW (150 CV) 2WD Advantage (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	40183	2,2	150	5,6	147
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 110 kW (150 CV) 2WD Center-Line Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	38183	2,2	150	5,6	147
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 110 kW (150 CV) 2WD Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	41283	2,2	150	5,6	147
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 110 kW (150 CV) 2WD Homura (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	43083	2,2	150	5,6	147
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 110 kW (150 CV) 2WD Newground (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	41283	2,2	150	5,6	147
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT 2WD Advantage (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	44083	2,2	184	6,1	160
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT 2WD Center-Line Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	42083	2,2	184	6,1	160
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT 2WD Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	45183	2,2	184	6,1	160
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT 2WD Homura (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	46983	2,2	184	6,1	160
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT 2WD Newground (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	45183	2,2	184	6,1	160
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT AWD Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	50533	2,2	184	6,6	173
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT AWD Homura (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	49983	2,2	184	6,6	173
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT AWD Homura Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	50983	2,2	184	6,6	173
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT AWD Newground (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	48183	2,2	184	6,6	173
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT AWD Takumi (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	51733	2,2	184	6,6	173
Mazda Mazda6 Sedán 2.0 SKYACTIV-G 121 kW (165 CV) Aut. Center-Line (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	37586	2,0	165	7	159
Mazda Mazda6 Sedán 2.0 SKYACTIV-G 121 kW (165 CV) Aut. Exclusive-Line (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	41436	2,0	165	7	158
Mazda Mazda6 Sedán 2.0 SKYACTIV-G 121 kW (165 CV) Center-Line (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	35586	2,0	165	6,8	154
Mazda Mazda6 Sedán 2.0 SKYACTIV-G 121 kW (165 CV) Exclusive-Line (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	37186	2,0	165	6,7	152
Mazda Mazda6 Sedán 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. 20 Aniversario (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	47826	2,5	194	7,4	167
Mazda Mazda6 Sedán 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. Exclusive-Line (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	42686	2,5	194	7,4	167
Mazda Mazda6 Sedán 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. Homura (2022)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	46706	2,5	194	7,4	167
Mazda Mazda6 Sedán 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. Takumi (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	46906	2,5	194	7,4	167
Mazda Mazda6 Wagon 2.0 SKYACTIV-G 121 kW (165 CV) Center-Line (2023)	Familiar	481	148	184	1474	5	522	4x4	G	36086	2,0	165	6,9	157
Mazda Mazda6 Wagon 2.0 SKYACTIV-G 121 kW (165 CV) Exclusive-Line (2023)	Familiar	481	148	184	1474	5	522	4x4	G	39936	2,0	165	6,8	155
Mazda Mazda6 Wagon 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. 20 Aniversario (2023)	Familiar	481	148	184	1474	5	522	4x4	G	48326	2,5	194	7,6	172
Mazda Mazda6 Wagon 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. Exclusive-Line (2023)	Familiar	481	148	184	1474	5	522	4x4	G	43186	2,5	194	7,6	172
Mazda Mazda6 Wagon 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. Homura (2022)	Familiar	481	148	184	1474	5	522	4x4	G	47206	2,5	194	7,6	172
Mazda Mazda6 Wagon 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. Takumi (2023)	Familiar	481	148	184	1474	5	522	4x4	G	47406	2,5	194	7,6	172
Mazda MX-5 RF 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Exclusive-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	37550	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 RF 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Kazari (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	38350	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 RF 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Prime-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	35050	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 RF 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Exclusive-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	40550	2,0	184	6,9	155
Mazda MX-5 RF 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Homura (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	44550	2,0	184	6,9	155
Mazda MX-5 RF 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Kazari (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	41350	2,0	184	6,9	155
Mazda MX-5 RF 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Kazari 6AT (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	44850	2,0	184	7,6	171
Mazda MX-5 Soft Top 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Exclusive-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	35050	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 Soft Top 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Kazari (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	35850	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 Soft Top 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Prime-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	32550	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 Soft Top 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Exclusive-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	38050	2,0	184	6,9	155
Mazda MX-5 Soft Top 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Homura (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	42050	2,0	184	6,9	155

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l) **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Mazda MX-5 Soft Top 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Kazari (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	38850	2,0	184	6,9	155
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GT 63 S 4MATIC+ 4 puertas Coupé	Turismo	505	145	187	2045	5	335	4x4	G	222690	4,0	639	13,1	296
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GT 63 4MATIC+ Coupé	Coupe	473	135	198	1970	3	321	4x4	G	216950	4,0	585	14,1	319
Mercedes-Benz Mercedes-AMG CLA 45 S 4MATIC+ Coupé	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	G	85365	2,0	421	8,7	202
Mercedes-Benz CLA 200 d Coupé (2023)	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	D	45564	2,0	150	4,9	129
Mercedes-Benz CLA 220 d Coupé (2023)	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	D	45894	2,0	190	5	130
Mercedes-Benz Mercedes-AMG CLA 45 S 4MATIC+ Shooting Brake	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	G	86787	2,0	421	9,1	206
Mercedes-Benz CLA 200 d Shooting Brake (2023)	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	D	46859	2,0	150	5	132
Mercedes-Benz CLA 220 d Shooting Brake (2023)	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	D	47215	2,0	190	5,1	134
Mercedes-Benz A 180 d (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	D	41862	2,0	116	5,1	133
Mercedes-Benz A 200 d (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	D	43437	2,0	150	4,9	129
Mercedes-Benz A 220 d (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	D	47805	2,0	190	5	131
Mercedes-Benz Mercedes-AMG A 45 S 4MATIC+	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	G	89212	2,0	421	9	205
Mercedes-Benz A 180 d Sedán (2022)	Turismo	455	141	180	1450	4	345	4x4	D	42827	2,0	116	5	131
Mercedes-Benz A 200 d Sedán (2022)	Turismo	455	141	180	1450	4	345	4x4	D	44402	2,0	150	4,9	128
Mercedes-Benz B 180 d (2022)	Monovolumen	442	156	180	1490	5	405	D	D	43894	2,0	116	5,2	137
Mercedes-Benz B 200 d (2022)	Monovolumen	442	156	180	1490	5	405	D	D	44376	2,0	150	5,1	134
Mercedes-Benz B 220 d (2022)	Monovolumen	442	156	180	1490	5	405	D	D	52327	2,0	190	5,2	135
Mercedes-Benz Mercedes-Maybach S 680 4MATIC	Turismo	547	151	192	2365	4	325	T	G	273373	6,0	612	13,4	304
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLA 45 S 4MATIC+	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	G	86500	2,0	421	9,5	216
Mercedes-Benz GLA 200 d (2023)	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	D	48053	2,0	150	5,3	140
Mercedes-Benz GLA 200 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	D	50618	2,0	150	5,6	147
Mercedes-Benz GLA 220 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	D	52015	2,0	190	5,7	148
Mercedes-Benz GLB 200 d (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	49831	2,0	150	5,6	146
Mercedes-Benz GLB 200 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	52371	2,0	150	5,8	152
Mercedes-Benz GLB 200 d 4MATIC 7 plazas (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	54018	2,0	150	5,9	154
Mercedes-Benz GLB 200 d 7 plazas (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	51478	2,0	150	5,6	148
Mercedes-Benz GLB 220 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	54581	2,0	190	5,8	153
Mercedes-Benz GLB 220 d 4MATIC 7 plazas (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	56228	2,0	190	5,9	156
Mercedes-Benz Mercedes-AMG SL 55 4MATIC+	Descapotable	470	136	192		2	0	T	G	190532	4,0	476	12,7	288
Mercedes-Benz Mercedes-AMG SL 63 4MATIC+	Descapotable	470	136	192		2	0	T	G	223338	4,0	585	12,9	292
MG HS Comfort 1.5 Turbo (2023)	Todoterreno	461	169	188	1544	5	448	D	G	27440	1,5	162	7,4	168
MG HS Comfort 1.5 Turbo Aut. (2023)	Todoterreno	461	169	188	1544	5	448	D	G	29440	1,5	162	7,7	174
MG HS Luxury 1.5 Turbo (2023)	Todoterreno	461	169	188	1544	5	448	D	G	30240	1,5	162	7,4	168
MG HS Luxury 1.5 Turbo Aut. (2023)	Todoterreno	461	169	188	1544	5	448	D	G	32240	1,5	162	7,7	174
MG ZS Comfort 1.5 VTI-tech (2021)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	G	17890	1,5	106	6,6	149
MG ZS Luxury 1.0 T-GDI (2021)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	G	21890	1,0	111	6,6	149
MG ZS Luxury 1.0 T-GDI Automático (2021)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	G	23690	1,0	111	7,2	163
MG ZS Luxury 1.5 VTI-tech (2021)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	G	19890	1,5	106	6,6	149
MINI Cooper C Classic (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	32384	1,5	156	5,9	133
MINI Cooper C Essential (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	29900	1,5	156	5,9	133
MINI Cooper C Favoured (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	35886	1,5	156	6	134
MINI Cooper C John Cooper Works (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	39160	1,5	156	6,2	139
MINI Cooper S Classic (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	36384	2,0	204	6,1	139
MINI Cooper S Essential (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	33900	2,0	204	6,1	138
MINI Cooper S Favoured (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	39886	2,0	204	6,2	140
MINI Cooper S John Cooper Works (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	43160	2,0	204	6,4	143
MINI Cooper 5 puertas Automático (2021)	Turismo	402	143	173	1305	5	278	D	G	29400	1,5	136	5,5	126
MINI Cooper S 5 puertas Automático (2021)	Turismo	402	143	173	1305	5	278	D	G	34150	2,0	178	5,9	134
MINI Cooper Cabrio Automático (2021)	Descapotable	386	142	173		2	215	D	G	32950	1,5	136	5,9	135
MINI Cooper S Cabrio Automático (2021)	Descapotable	386	142	173		2	215	D	G	38200	2,0	178	6,2	141
MINI John Cooper Works Cabrio Automático (2021)	Descapotable	386	142	173		2	215	D	G	49750	2,0	231	6,9	156
MINI Countryman John Cooper Works ALL4 (2023)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	G	59600	2,0	300	7,8	177
Mitsubishi ASX 100T Motion (2023)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	261	D	G	24490	1,0	90	5,8	131
Mitsubishi ASX 100T Spirit (2023)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	261	D	G	23490	1,0	90	5,8	131
Mitsubishi Colt 100 MPI Motion (2023)	Turismo	405	144	180	1124	5	254	D	G	17790	1,0	67	5,2	118
Mitsubishi Colt 100T Kaiteki (2023)	Turismo	405	144	180	1124	5	254	D	G	20690	1,0	91	5,2	118
Mitsubishi Colt 100T Kaiteki+ (2023)	Turismo	405	144	180	1124	5	254	D	G	23990	1,0	91	5,2	118
Mitsubishi Colt 100T Motion (2023)	Turismo	405	144	180	1124	5	254	D	G	18990	1,0	91	5,1	116
Mitsubishi Space Star 120 MPI 52 kW (71 CV) CVT Kaiteki (2021)	Turismo	385	151	167	950	5	209	D	G	19500	1,2	71	5,5	125
Mitsubishi Space Star 120 MPI 52 kW (71 CV) Kaiteki (2021)	Turismo	385	151	167	950	5	209	D	G	17500	1,2	71	5,1	116
Mitsubishi Space Star 120 MPI 52 kW (71 CV) Motion (2021)	Turismo	385	151	167	950	5	209	D	G	16250	1,2	71	4,9	112
Morgan Plus Four Automátic (2020)	Descapotable	383	122	165	1190	2	0	T	G	99534	2,0	258	7	159
Morgan Plus Four Manual (2020)	Descapotable	383	122	165	1190	2	0	T	G	100853	2,0	258	7,3	165
Morgan Plus Six Automatic (2020)	Descapotable	383	122	165	1190	2	0	T	G	127500	3,0	340	7,9	180
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) Acenta (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	25450	1,0	114	5,8	133
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT Acenta (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	27350	1,0	114	6	137
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT N-Connecta (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	28550	1,0	114	6	137
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT N-Design (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	29650	1,0	114	6,2	140
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT Tekna (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	31400	1,0	114	6,1	139
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) N-Connecta (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	26650	1,0	114	5,8	133
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) N-Design (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	27750	1,0	114	6	137
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) Tekna (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	29500	1,0	114	5,9	134

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Opel Astra Edition 1.2 Turbo 81 kW (110 CV) (2021)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	G	26500	1,2	110	5,4	123
Opel Astra GS 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) (2021)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	G	30550	1,2	131	5,5	125
Opel Astra GS 1.5 Diesel 96 kW (130 CV) AT8 (2021)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	D	34100	1,5	131	4,9	129
Opel Astra Tech Edition 1.2 Turbo 81 kW (110 CV) (2024)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	G	28120	1,2	110	5,5	125
Opel Astra Sports Tourer Edition 1.2 Turbo 81 kW (110 CV) (2023)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	G	27700	1,2	110	5,5	125
Opel Astra Sports Tourer GS 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) (2023)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	G	31750	1,2	131	5,7	129
Opel Astra Sports Tourer GS 1.5 Diesel 96 kW (130 CV) AT8 (2023)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	D	35300	1,5	131	5	132
Opel Corsa 1.2 55 kW (75 CV) Edition (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	G	18900	1,2	75	5,3	120
Opel Corsa 1.2 Turbo 74 kW (100 CV) Edition (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	G	20300	1,2	101	5,1	114
Opel Corsa 1.2 Turbo 74 kW (100 CV) GS (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	G	22500	1,2	101	5,1	114
Opel Crossland Edition 1.2 Turbo 81 kW (110 CV) (2020)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	G	24576	1,2	110	5,8	130
Opel Crossland Edition 1.5 Diesel 81 kW (110 CV) (2021)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	D	25173	1,5	110	4,8	126
Opel Crossland Elegance 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) Aut. (2022)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	G	28551	1,2	131	6,3	141
Opel Crossland Elegance 1.5 Diesel 81 kW (110 CV) (2022)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	D	28141	1,5	110	4,9	127
Opel Crossland GS 1.2 Turbo 81 kW (110 CV) (2022)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	G	26634	1,2	110	5,9	133
Opel Crossland GS 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) Aut. (2022)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	G	27893	1,2	131	6,3	143
Opel Crossland GS 1.5 Diesel 81 kW (110 CV) (2022)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	D	27232	1,5	110	4,9	128
Opel Grandland GS 1.2T 130 CV (2023)	Todoterreno	448	161	186	1431	5	390	4x4	G	33400	1,2	131	6,1	138
Opel Grandland GS 1.5 Diesel 130 CV Aut. (2023)	Todoterreno	448	161	186	1431	5	390	4x4	D	37100	1,5	131	5,4	142
Opel Mokka 1.2 Turbo 100 kW (136 CV) GS (2024)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	G	29850	1,2	136	5,6	127
Opel Mokka 1.2 Turbo 100 kW (136 CV) Ultimate (2024)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	G	33850	1,2	136	5,7	128
Opel Mokka 1.2 Turbo 74 kW (100 CV) Edition (2020)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	G	27350	1,2	101	5,7	128
Opel Mokka 1.2 Turbo 74 kW (100 CV) GS (2024)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	G	28850	1,2	101	5,7	128
Opel Mokka 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) AT8 GS (2021)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	G	31550	1,2	131	6	136
Opel Mokka 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) AT8 Ultimate (2021)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	G	35550	1,2	131	6,1	137
Peugeot 2008 Active Puretech 100 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	G	26990	1,2	102	5,4	123
Peugeot 2008 Allure Puretech 100 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	G	28640	1,2	102	5,5	123
Peugeot 2008 Allure PureTech 130 EAT8 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	G	31090	1,2	131	5,9	133
Peugeot 2008 GT PureTech 130 EAT8 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	G	33190	1,2	131	5,9	133
Peugeot 208 Active PureTech 100 (2024)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	G	21450	1,2	101	5	113
Peugeot 208 Active PureTech 75 (2023)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	G	20250	1,2	75	5,4	120
Peugeot 208 Allure PureTech 100 (2023)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	G	23050	1,2	101	5,1	114
Peugeot 208 GT PureTech 100 (2023)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	G	25350	1,2	101	5,2	116
Peugeot 308 5p Active BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	D	32450	1,5	131	4,9	128
Peugeot 308 5p Active Puretech 130 (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	G	28300	1,2	131	5,5	124
Peugeot 308 5p Active Puretech 130 EAT8 (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	G	30000	1,2	131	5,6	126
Peugeot 308 5p Allure BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	D	34600	1,5	131	5	130
Peugeot 308 5p Allure Puretech 130 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	G	30450	1,2	131	5,6	127
Peugeot 308 5p Allure Puretech 130 EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	G	32150	1,2	131	5,7	129
Peugeot 308 5p GT BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	D	37000	1,5	131	5	131
Peugeot 308 5p GT Puretech 130 EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	G	34550	1,2	131	5,8	130
Peugeot 308 5p Style Puretech 130 (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	G	28400	1,2	131	5,5	124
Peugeot 308 5p Style Puretech 130 EAT8 (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	G	30100	1,2	131	5,6	126
Peugeot 308 SW Active BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	D	33350	1,5	131	4,9	129
Peugeot 308 SW Active Puretech 130 (2023)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	G	29200	1,2	131	5,6	127
Peugeot 308 SW Active Puretech 130 EAT8 (2023)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	G	30900	1,2	131	5,7	128
Peugeot 308 SW Allure BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	D	35500	1,5	131	5	131
Peugeot 308 SW Allure Puretech 130 (2021)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	G	31350	1,2	131	5,7	128
Peugeot 308 SW Allure Puretech 130 EAT8 (2021)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	G	33050	1,2	131	5,8	131
Peugeot 308 SW GT BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	D	37900	1,5	131	5	132
Peugeot 308 SW GT Puretech 130 EAT8 (2021)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	G	35450	1,2	131	5,8	131
Peugeot 308 SW Style Puretech 130 (2023)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	G	29300	1,2	131	5,6	127
Peugeot 308 SW Style Puretech 130 EAT8 (2023)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	G	31000	1,2	131	5,7	128
Peugeot 408 Allure PureTech 130 EAT8 (2022)	Turismo	469	148	185	1468	5	471	D	G	35800	1,2	131	6	136
Peugeot 408 GT PureTech 130 EAT8 (2022)	Turismo	469	148	185	1468	5	471	D	G	39650	1,2	131	6	136
Peugeot 5008 Active Pack BlueHDi 130 EAT8 (2020)	Todoterreno	464	165	184	1504	5	780	D	D	41190	1,5	131	5,6	146
Peugeot 5008 Active Pack PureTech 130 (2020)	Todoterreno	464	165	184	1504	5	780	D	G	37290	1,2	131	6,2	141
Peugeot 5008 Allure Pack BlueHDi 130 EAT8 (2020)	Todoterreno	464	165	184	1504	5	780	D	D	44090	1,5	131	5,6	146
Peugeot 5008 Allure Pack PureTech 130 (2020)	Todoterreno	464	165	184	1504	5	780	D	G	40190	1,2	131	6,3	142
Peugeot 5008 GT BlueHDi 130 EAT8 (2020)	Todoterreno	464	165	184	1504	5	780	D	D	46320	1,5	131	5,6	147
Peugeot 5008 GT PureTech 130 (2020)	Todoterreno	464	165	184	1504	5	780	D	G	42420	1,2	131	6,3	142
Peugeot 508 Allure BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	D	44260	1,5	131	5	131
Peugeot 508 Allure PureTech 130 EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	G	42110	1,2	131	5,8	131
Peugeot 508 GT BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	D	46510	1,5	131	5	131
Peugeot 508 GT PureTech 130 EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	G	44360	1,2	131	5,9	132
Peugeot 508 SW Allure BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	D	45460	1,5	131	5,2	135
Peugeot 508 SW Allure PureTech 130 EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	G	43310	1,2	131	6	136
Peugeot 508 SW GT BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	D	47710	1,5	131	5,2	137
Peugeot 508 SW GT PureTech 130 EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	G	45560	1,2	131	6,1	136
Porsche 718 Boxster (2020)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	77063	2,0	299	9,4	212
Porsche 718 Boxster GTS 4.0 (2020)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	107857	4,0	400	10,9	247
Porsche 718 Boxster GTS 4.0 PDK (2020)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	111570	4,0	400	10,1	230
Porsche 718 Boxster PDK (2020)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	80287	2,0	299	8,9	201

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l) **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Porsche 718 Boxster S (2020)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	91887	2,5	349	10,1	229
Porsche 718 Boxster S PDK (2020)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	95111	2,5	349	9,6	218
Porsche 718 Boxster Style Edition (2022)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	86446	2,0	299	9,5	214
Porsche 718 Boxster Style Edition PDK (2022)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	89670	2,0	299	9	203
Porsche 718 Cayman (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	74755	2,0	299	9,3	212
Porsche 718 Cayman GT4 RS (2021)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	180709	4,0	500	13,2	299
Porsche 718 Cayman GTS 4.0 (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	105549	4,0	400	10,9	247
Porsche 718 Cayman GTS 4.0 PDK (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	109262	4,0	400	10,1	230
Porsche 718 Cayman PDK (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	77979	2,0	299	8,8	201
Porsche 718 Cayman S (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	89580	2,5	349	10	228
Porsche 718 Cayman S PDK (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	92804	2,5	349	9,6	217
Porsche 718 Cayman Style Edition (2022)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	84138	2,0	299	9,4	213
Porsche 718 Cayman Style Edition PDK (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	87362	2,0	299	8,9	202
Porsche 718 Spyder RS (2023)	Descapotable	442	125	180	1485	2	150	T	G	180709	4,0	500	13	294
Porsche 911 Carrera 4 Cabriolet (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	166489	3,0	385	10,4	237
Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet (2021)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	204690	3,0	480	10,7	244
Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet PDK (2021)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	204690	3,0	480	11	249
Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	184136	3,0	450	10,4	235
Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet PDK (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	184136	3,0	450	10,7	242
Porsche 911 Carrera Cabriolet PDK (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	157529	3,0	385	10,4	236
Porsche 911 Carrera GTS Cabriolet (2021)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	195730	3,0	480	10,5	239
Porsche 911 Carrera GTS Cabriolet PDK (2021)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	195730	3,0	480	10,9	248
Porsche 911 Carrera S Cabriolet (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	175177	3,0	450	10,3	233
Porsche 911 Carrera S Cabriolet PDK (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	175177	3,0	450	10,6	241
Porsche 911 Turbo Cabriolet (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	261867	3,7	581	12,1	275
Porsche 911 Turbo S Cabriolet (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	299058	3,7	650	12,1	275
Porsche 911 Carrera 4 Coupé PDK (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	150199	3,0	385	10,3	234
Porsche 911 Carrera 4 GTS Coupé (2021)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	188400	3,0	480	10,6	240
Porsche 911 Carrera 4 GTS Coupé PDK (2021)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	188400	3,0	480	10,8	245
Porsche 911 Carrera 4S Coupé (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	167846	3,0	450	10,2	231
Porsche 911 Carrera 4S Coupé PDK (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	167846	3,0	450	10,5	239
Porsche 911 Carrera Coupé PDK (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	141239	3,0	385	10,3	233
Porsche 911 Carrera GTS Coupé (2021)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	179440	3,0	480	10,4	236
Porsche 911 Carrera GTS Coupé PDK (2021)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	179440	3,0	480	10,7	244
Porsche 911 Carrera S Coupé (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	158887	3,0	450	10,1	229
Porsche 911 Carrera S Coupé PDK (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	158887	3,0	450	10,5	238
Porsche 911 Carrera T (2022)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	153350	3,0	385	10,3	234
Porsche 911 Carrera T PDK (2022)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	153350	3,0	385	10,3	233
Porsche 911 GT3 (2021)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	222712	4,0	510	12,9	293
Porsche 911 GT3 PDK (2021)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	222712	4,0	510	13	294
Porsche 911 GT3 RS (2022)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	285841	4,0	525	13,4	305
Porsche 911 S/T (2023)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	349225	4,0	525	13,8	313
Porsche 911 Turbo Coupé (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	246392	3,7	581	12	271
Porsche 911 Turbo S Coupé (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	283582	3,7	650	12	271
Porsche 911 Dakar (2022)	Todoterreno	453	134	186	1680	2	132	4x4	G	256042	3,0	480	11,3	256
Porsche 911 Targa 4 GTS (2021)	Descapotable	452	-	185	1715	2	125	4x4	G	204690	3,0	480	10,8	245
Porsche 911 Targa 4 GTS PDK (2021)	Descapotable	452	-	185	1715	2	125	4x4	G	204690	3,0	480	11	250
Porsche 911 Targa 4 PDK (2020)	Descapotable	452	-	185	1715	2	125	4x4	G	166489	3,0	385	10,5	238
Porsche 911 Targa 4S (2020)	Descapotable	452	-	185	1715	2	125	4x4	G	184136	3,0	450	10,4	236
Porsche 911 Targa 4S PDK (2020)	Descapotable	452	-	185	1715	2	125	4x4	G	184136	3,0	450	10,7	243
Porsche Cayenne Coupé (2023)	Todoterreno	493	165	198	2160	5	434	4x4	G	112733	3,0	354	10,9	247
Porsche Cayenne S Coupé (2023)	Todoterreno	493	165	198	2160	5	434	4x4	G	136124	4,0	475	12,5	284
Porsche Cayenne (2023)	Todoterreno	493	168	198	2130	5	621	4x4	G	108619	3,0	354	10,8	246
Porsche Cayenne S (2023)	Todoterreno	493	168	198	2130	5	621	4x4	G	130800	4,0	475	12,4	282
Porsche Macan (2021)	Todoterreno	473	160	192	1920	5	458	4x4	G	79693	2,0	265	10,1	228
Porsche Macan GTS (2021)	Todoterreno	473	160	192	1920	5	458	4x4	G	112272	2,9	441	11,3	255
Porsche Macan S (2021)	Todoterreno	473	160	192	1920	5	458	4x4	G	93313	2,9	381	11,1	251
Porsche Macan T (2022)	Todoterreno	473	160	192	1920	5	458	4x4	G	85411	2,0	265	10,1	229
Porsche Panamera (2023)	Turismo	505	142	194	1960	5	421	4x4	G	125102	2,9	354	9,6	218
Porsche Panamera 4 (2023)	Turismo	505	142	194	1960	5	421	4x4	G	129836	2,9	354	10,1	229
Renault Captur Equilibre TCe 67 kW (90 CV) (2022)	Todoterreno	423	158	180	1257	5	265	D	G	22650	1,0	91	5,8	131
Renault Captur Evolution TCe 67 kW (90 CV) (2022)	Todoterreno	423	158	180	1257	5	265	D	G	23350	1,0	91	5,8	131
Renault Captur Techno TCe 67 kW (90 CV) (2022)	Todoterreno	423	158	180	1257	5	265	D	G	25710	1,0	91	5,8	132
Renault Clio esprit Alpine TCe 90 (67 kW) (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	G	21990	1,0	91	5,3	119
Renault Clio evolution dCi 100 (74 kW) (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	D	21290	1,5	101	4,1	108
Renault Clio evolution TCe 90 (67 kW) (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	G	16990	1,0	91	5,2	118
Renault Clio techno TCe 90 (67 kW) (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	G	19990	1,0	91	5,2	118
Renault Mégane Berlina Equilibre Blue dCi 85 kW (115 CV) (2022)	Turismo	436	145	181	1330	5	261	D	D	32370	1,5	116	4,5	117
Renault Mégane Berlina Techno Blue dCi 85 kW (115 CV) EDC (2022)	Turismo	436	145	181	1330	5	261	D	D	35170	1,5	116	4,6	120
Renault Mégane Berlina Techno TCe 103 kW (140 CV) EDC (2022)	Turismo	436	145	181	1330	5	261	D	G	33700	1,3	140	5,9	133
Renault Mégane Sport Tourer Equilibre Blue dCi 85 kW (115 CV) (2022)	Familiar	463	145	181	1378	5	389	D	D	33250	1,5	116	4,5	118
Renault Mégane Sport Tourer Techno TCe 103 kW (140 CV) EDC (2022)	Familiar	463	145	181	1378	5	389	D	G	34600	1,3	140	6	135
SEAT Arona 1.0 TSI 70 kW (95 CV) Reference (2021)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	22770	1,0	95	5,4	123

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
SEAT Arona 1.0 TSI 81 kW (110 CV) DSG FR (2021)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	30620	1,0	110	5,9	135
SEAT Arona 1.0 TSI 81 kW (110 CV) DSG Style (2021)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	27190	1,0	110	5,8	134
SEAT Arona 1.0 TSI 81 kW (110 CV) DSG X-Perience (2021)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	29790	1,0	110	5,9	134
SEAT Arona 1.0 TSI 81 kW (110 CV) FR (2022)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	27810	1,0	110	5,2	120
SEAT Arona 1.0 TSI 81 kW (110 CV) Style (2021)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	24640	1,0	110	5,2	120
SEAT Arona 1.0 TSI 81 kW (110 CV) X-Perience (2022)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	26750	1,0	110	5,2	120
SEAT Arona 1.5 EcoTSI 110 kW (150 CV) DSG FR (2021)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	32160	1,5	150	5,7	129
SEAT Arona 1.5 EcoTSI 110 kW (150 CV) DSG Special Edition (2023)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	31040	1,5	150	5,7	129
SEAT Ateca 1.0 TSI 81 KW (110 CV) Reference (2021)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	G	29520	1,0	110	6	137
SEAT Ateca 1.0 TSI 81 KW (110 CV) Style (2021)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	G	32880	1,0	110	6	138
SEAT Ateca 1.5 EcoTSI 110 KW (150 CV) DSG-7 FR Special Edition (2023)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	G	39820	1,5	150	6,6	150
SEAT Ateca 1.5 EcoTSI 110 KW (150 CV) DSG-7 Style (2021)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	G	37500	1,5	150	6,3	144
SEAT Ateca 1.5 EcoTSI 110 KW (150 CV) DSG-7 X-Perience (2021)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	G	39710	1,5	150	6,6	151
SEAT Ateca 1.5 EcoTSI 110 KW (150 CV) FR Special Edition (2023)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	G	37200	1,5	150	6,6	149
SEAT Ateca 1.5 EcoTSI 110 KW (150 CV) Style (2021)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	G	34910	1,5	150	6,2	142
SEAT Ateca 1.5 EcoTSI 110 KW (150 CV) X-Perience (2021)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	G	37100	1,5	150	6,6	150
SEAT Ateca 2.0 TDI 110 KW (150 CV) DSG-7 4Drive X-Perience (2022)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	D	44890	2,0	150	5,9	155
SEAT Ateca 2.0 TDI 110 KW (150 CV) DSG-7 Style (2021)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	D	41140	2,0	150	5	134
SEAT Ateca 2.0 TDI 110 KW (150 CV) DSG-7 X-Perience (2021)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	D	43210	2,0	150	5,3	140
SEAT Ateca 2.0 TDI 110 KW (150 CV) Style (2021)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	D	38550	2,0	150	4,9	131
SEAT Ateca 2.0 TDI 110 KW (150 CV) X-Perience (2021)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	D	40490	2,0	150	5,1	136
SEAT Ateca 2.0 TDI 85 kW (115 CV) Reference (2021)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	D	32840	2,0	116	4,8	127
SEAT Ateca 2.0 TDI 85 kW (115 CV) Style (2021)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	D	36170	2,0	116	4,8	128
SEAT Ibiza 1.0 TSI 70 kW (95 CV) Reference (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	18630	1,0	95	5,1	118
SEAT Ibiza 1.0 TSI 70 kW (95 CV) Style (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	20480	1,0	95	5,1	117
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG FR (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	27130	1,0	116	5,5	125
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG FR 40 Aniversario (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	27733	1,0	116	5,5	126
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG Special Edition (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	26020	1,0	116	5,3	121
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) FR (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	24110	1,0	116	5,1	116
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) FR 40 Aniversario (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	24380	1,0	116	5,1	116
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) Special Edition (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	23040	1,0	116	5,1	117
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) Style (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	22120	1,0	116	5,1	117
SEAT Ibiza 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG FR (2021)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	29370	1,5	150	5,6	128
SEAT Ibiza 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG FR 40 Aniversario (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	29973	1,5	150	5,7	129
SEAT Leon 1.0 TSI 81 KW (110 CV) Style (2020)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	27450	1,0	110	5,4	124
SEAT León 2.0 TDI CR 110 KW (150 CV) DSG FR (2020)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	D	36150	2,0	150	4,6	122
SEAT Leon 2.0 TDI CR 110 KW (150 CV) DSG Style (2020)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	D	33030	2,0	150	4,5	120
SEAT Leon Sportstourer 1.0 TSI 81 KW (110 CV) Style (2021)	Familiar	464	145	180	1352	5	620	D	G	28880	1,0	110	5,5	125
SEAT León Sportstourer 2.0 TDI CR 110 KW (150 CV) DSG FR (2020)	Familiar	464	145	180	1352	5	620	D	D	37480	2,0	150	4,6	123
SEAT Leon Sportstourer 2.0 TDI CR 110 KW (150 CV) DSG Style (2020)	Familiar	464	145	180	1352	5	620	D	D	34410	2,0	150	4,5	117
SEAT Tarraco 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG-7 FR Edition (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	G	45910	1,5	150	7,3	159
SEAT Tarraco 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG-7 FR Edition 7 plazas (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	G	46790	1,5	150	7	161
SEAT Tarraco 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Style Edition (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	G	38960	1,5	150	6,6	150
SEAT Tarraco 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Style Edition 7 plazas (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	G	39840	1,5	150	6,7	152
SEAT Tarraco 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG-7 FR Edition (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	D	47910	2,0	150	5,5	145
SEAT Tarraco 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG-7 FR Edition 7 plazas (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	D	48790	2,0	150	5,5	146
SEAT Tarraco 2.0 TDI 110 kW (150 CV) Style Edition (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	D	40960	2,0	150	5,3	141
SEAT Tarraco 2.0 TDI 110 kW (150 CV) Style Edition 7 plazas (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	D	41840	2,0	150	5,4	142
Skoda Fabia 1.0 MPI 80 CV Essence (2023)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	20350	1,0	80	5,2	117
Skoda Fabia 1.0 MPI 80 CV Selection (2023)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	21350	1,0	80	5,1	116
Skoda Fabia 1.0 TSI 116 CV Design (2024)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	24150	1,0	116	5	114
Skoda Fabia 1.0 TSI 116 CV DSG Design (2024)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	25650	1,0	116	5,4	123
Skoda Fabia 1.0 TSI 116 CV DSG Monte Carlo (2024)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	26950	1,0	116	5,3	121
Skoda Fabia 1.0 TSI 116 CV DSG Selection (2024)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	24350	1,0	116	5,6	127
Skoda Fabia 1.0 TSI 116 CV Monte Carlo (2024)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	25450	1,0	116	5,1	116
Skoda Fabia 1.0 TSI 116 CV Selection (2024)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	22850	1,0	116	5,1	116
Skoda Fabia 1.0 TSI 95 CV Design (2023)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	23550	1,0	95	5,2	118
Skoda Fabia 1.0 TSI 95 CV Essence (2023)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	21250	1,0	95	5,1	117
Skoda Fabia 1.0 TSI 95 CV Selection (2023)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	22250	1,0	95	5,1	117
Skoda Fabia 1.5 TSI 150 CV DSG Design (2023)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	27450	1,5	150	5,4	122
Skoda Fabia 1.5 TSI 150 CV DSG Monte Carlo (2022)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	28750	1,5	150	5,5	125
Skoda Fabia 1.5 TSI 150 CV DSG Selection (2023)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	26150	1,5	150	5,5	124
Skoda Kamiq Design 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	28700	1,0	95	5,5	124
Skoda Kamiq Design 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	29700	1,0	116	5,4	123
Skoda Kamiq Design 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	31500	1,0	116	5,6	127
Skoda Kamiq Design 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	30700	1,5	150	5,7	129
Skoda Kamiq Design 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	32500	1,5	150	5,7	130
Skoda Kamiq Essence 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	26200	1,0	95	5,5	124
Skoda Kamiq Essence 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	27200	1,0	116	5,4	122
Skoda Kamiq Monte Carlo 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	32700	1,0	116	5,6	127
Skoda Kamiq Monte Carlo 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	31900	1,5	150	5,7	129
Skoda Kamiq Monte Carlo 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	33700	1,5	150	5,7	130
Skoda Kamiq Selection 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	27700	1,0	95	5,4	123

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l) **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Skoda Kamiq Selection 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	28700	1,0	116	5,4	122
Skoda Kamiq Selection 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	30500	1,0	116	5,6	126
Skoda Kamiq Selection 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	29700	1,5	150	5,7	129
Skoda Kamiq Selection 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	31500	1,5	150	5,7	129
Skoda Karoq Design 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	37000	1,5	150	6,2	139
Skoda Karoq Design 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	39005	1,5	150	6,2	140
Skoda Karoq Design 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x4 (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	D	44900	2,0	150	5,7	151
Skoda Karoq Design 2.0 TDI 85 kW (116 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	D	37000	2,0	116	4,8	126
Skoda Karoq Selection 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	32600	1,0	110	5,8	132
Skoda Karoq Selection 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	34995	1,5	150	6,1	138
Skoda Karoq Selection 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	37005	1,5	150	6,2	139
Skoda Karoq Selection 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x4 (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	D	42905	2,0	150	5,5	146
Skoda Karoq Selection 2.0 TDI 85 kW (116 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	D	35005	2,0	116	4,7	124
Skoda Karoq Sportline 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2022)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	38995	1,5	150	6,1	138
Skoda Karoq Sportline 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2022)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	41000	1,5	150	6,2	139
Skoda Karoq Sportline 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x4 (2022)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	D	46905	2,0	150	5,7	150
Skoda Karoq Sportline 2.0 TDI 85 kW (116 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	D	39005	2,0	116	4,8	125
Skoda Karoq Sportline 2.0 TSI 140 kW (190 CV) DSG 4x4 (2022)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	46905	2,0	190	7,7	175
Skoda Kodiaq Design 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Todoterreno	476	166	186		5	0	4x4	D	50400	2,0	150	5,3	140
Skoda Kodiaq Design 2.0 TDI 150 CV DSG 7 asientos (2024)	Todoterreno	476	166	186		5	0	4x4	D	51525	2,0	150		
Skoda Kodiaq Design 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Todoterreno	476	166	186		5	0	4x4	D	53450	2,0	193	6,3	165
Skoda Kodiaq Design 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 7 asientos (2024)	Todoterreno	476	166	186		5	0	4x4	D	54575	2,0	193	6,5	170
Skoda Kodiaq Selection 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Todoterreno	476	166	186		5	0	4x4	D	47400	2,0	150	5,3	139
Skoda Kodiaq Selection 2.0 TDI 150 CV DSG 7 asientos (2024)	Todoterreno	476	166	186		5	0	4x4	D	48525	2,0	150		
Skoda Kodiaq Selection 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Todoterreno	476	166	186		5	0	4x4	D	50450	2,0	193	6	158
Skoda Kodiaq Selection 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 7 asientos (2024)	Todoterreno	476	166	186		5	0	4x4	D	51575	2,0	193	6,2	162
Skoda Octavia Design 2.0 TDI 116 CV (2024)	Turismo	470	147	183	1385	5	600	D	D	34400	2,0	116	4,3	112
Skoda Octavia Design 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Turismo	470	147	183	1385	5	600	D	D	36900	2,0	150	4,5	117
Skoda Octavia Selection 2.0 TDI 116 CV (2024)	Turismo	470	147	183	1385	5	600	D	D	33400	2,0	116	4,3	112
Skoda Octavia Selection 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Turismo	470	147	183	1385	5	600	D	D	35900	2,0	150	4,5	117
Skoda Octavia Sportline 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Turismo	470	147	183	1385	5	600	D	D	38900	2,0	150	4,5	118
Skoda Octavia Combi Design 2.0 TDI 116 CV (2024)	Familiar	470	147	183	1401	5	640	D	D	35200	2,0	116	4,4	115
Skoda Octavia Combi Design 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Familiar	470	147	183	1401	5	640	D	D	37700	2,0	150	4,6	120
Skoda Octavia Combi Selection 2.0 TDI 116 CV (2024)	Familiar	470	147	183	1401	5	640	D	D	34200	2,0	116	4,4	115
Skoda Octavia Combi Selection 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Familiar	470	147	183	1401	5	640	D	D	36700	2,0	150	4,6	120
Skoda Octavia Combi Sportline 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Familiar	470	147	183	1401	5	640	D	D	39700	2,0	150	4,6	120
Skoda Scala Design 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2024)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	29000	1,0	95	5,1	116
Skoda Scala Design 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	30000	1,0	116	5,2	117
Skoda Scala Design 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	31800	1,0	116	5,4	121
Skoda Scala Design 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	31000	1,5	150	5,4	123
Skoda Scala Design 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	32800	1,5	150	5,5	123
Skoda Scala Essence 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	25500	1,0	95	5,1	116
Skoda Scala Essence 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	26500	1,0	116	5,2	117
Skoda Scala Monte Carlo 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	33000	1,0	116	5,5	125
Skoda Scala Monte Carlo 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	32200	1,5	150	5,6	127
Skoda Scala Monte Carlo 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	34000	1,5	150	5,6	126
Skoda Scala Selection 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	27000	1,0	95	5,1	115
Skoda Scala Selection 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	28000	1,0	116	5,2	116
Skoda Scala Selection 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	30800	1,0	116	5,3	121
Skoda Scala Selection 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	30000	1,5	150	5,4	122
Skoda Scala Selection 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	31800	1,5	150	5,4	122
Skoda Superb Essence 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	645	4x4	D	44900	2,0	150	4,9	128
Skoda Superb Essence 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	645	4x4	D	48400	2,0	193	5,7	149
Skoda Superb L&K 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	645	4x4	D	53900	2,0	150	5,1	135
Skoda Superb L&K 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	645	4x4	D	57400	2,0	193	5,9	155
Skoda Superb Selection 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	645	4x4	D	48400	2,0	150	4,9	129
Skoda Superb Selection 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	645	4x4	D	51900	2,0	193	5,7	149
Skoda Superb Combi Essence 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	D	45700	2,0	150	4,9	130
Skoda Superb Combi Essence 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	D	49200	2,0	193	5,7	150
Skoda Superb Combi L&K 2.0 TDI 150 CV DSG (2023)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	D	54700	2,0	150	5,2	137
Skoda Superb Combi L&K 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	D	58200	2,0	193	6	157
Skoda Superb Combi Selection 2.0 TDI 150 CV DSG (2023)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	D	49200	2,0	150	5	131
Skoda Superb Combi Selection 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	D	52700	2,0	193	5,8	151
SsangYong Korando G15T 4x2 Limited 109 kW (149 CV) (2021)	Todoterreno	445	162	187	1480	5	423	4x4	G	32500	1,5	148	7,6	174
SsangYong Korando G15T 4x2 Line 109 kW (149 CV) (2021)	Todoterreno	445	162	187	1480	5	423	4x4	G	25600	1,5	148	7,4	170
SsangYong Korando G15T 4x2 Urban Plus 109 kW (149 CV) (2022)	Todoterreno	445	162	187	1480	5	423	4x4	G	29000	1,5	148	7,6	174
SsangYong Korando G15T 4x2 Urban Plus 120 kW (163 CV) Auto. (2022)	Todoterreno	445	162	187	1480	5	423	4x4	G	31200	1,5	163	7,9	182
SsangYong Korando G15T 4x4 Limited 120 kW (163 CV) Auto. (2021)	Todoterreno	445	162	187	1480	5	423	4x4	G	36400	1,5	163	8,6	197
SsangYong Rexton Limited D22 DTR 4x4 Aut. 7 plazas (2022)	Todoterreno	485	183	196	2180	5	641	4x4	D	55000	2,2	202	7,7	203
SsangYong Rexton Premium D22 DTR 4x4 Aut. 7 plazas (2022)	Todoterreno	485	183	196	2180	5	641	4x4	D	48000	2,2	202	7,7	203
SsangYong Rexton Pro D22 DTR 4x4 Aut. 7 plazas (2022)	Todoterreno	485	183	196	2180	5	641	4x4	D	43400	2,2	202	7,7	203
SsangYong Tivoli G15T 135 CV Line (2024)	Todoterreno	423	161	181	1375	5	427	D	G	17900	1,5	135	7	159
SsangYong Tivoli G15T 135 CV Urban Plus (2024)	Todoterreno	423	161	181	1375	5	427	D	G	19900	1,5	135	7	159

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
SsangYong Tivoli G15T 163 CV AT Limited (2024)	Todoterreno	423	161	181	1375	5	427	D	G	25700	1,5	163	7,7	175
SsangYong Tivoli G15T 163 CV AT Urban Plus (2024)	Todoterreno	423	161	181	1375	5	427	D	G	21900	1,5	163	7,7	175
SsangYong Tivoli G15T 163 CV Limited (2024)	Todoterreno	423	161	181	1375	5	427	D	G	23700	1,5	163	7	161
SsangYong Tivoli Grand G15T 163 CV AT Limited (2024)	Todoterreno	448	166	181	1405	5	574	D	G	27200	1,5	163	7,8	175
SsangYong Tivoli Grand G15T 163 CV AT Urban Plus (2024)	Todoterreno	448	166	181	1405	5	574	D	G	23900	1,5	163	7,8	175
SsangYong Tivoli Grand G15T 163 CV Limited (2024)	Todoterreno	448	166	181	1405	5	574	D	G	25200	1,5	163	7,2	163
SsangYong Tivoli Grand G15T 163 CV Urban Plus (2024)	Todoterreno	448	166	181	1405	5	574	D	G	22400	1,5	163	7,2	163
SsangYong Torres G15T 4x2 Life (2023)	Todoterreno	470	172	189	1573	5	463	4x4	G	36500	1,5	163	7,9	181
SsangYong Torres G15T 4x2 Life AT (2023)	Todoterreno	470	172	189	1573	5	463	4x4	G	39000	1,5	163	8,5	194
SsangYong Torres G15T 4x2 Trend (2023)	Todoterreno	470	172	189	1573	5	463	4x4	G	34000	1,5	163	7,9	181
SsangYong Torres G15T 4x4 Adventure AT (2023)	Todoterreno	470	172	189	1573	5	463	4x4	G	43500	1,5	163	9,1	207
Subaru Outback 2.5i Lineartronic Touring (2021)	Familiar	487	168	188	1716	5	522	4x4	G	45300	2,5	169	8,6	193
Subaru Outback 2.5i Lineartronic Trek (2021)	Familiar	487	168	188	1716	5	522	4x4	G	39900	2,5	169	8,6	193
Toyota Aygo X Cross Chic (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	20700	1,0	72	4,8	110
Toyota Aygo X Cross Chic S-CVT (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	22200	1,0	72	5	113
Toyota Aygo X Cross Like (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	19200	1,0	72	4,9	110
Toyota Aygo X Cross Like S-CVT (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	20700	1,0	72	5,2	113
Toyota Aygo X Cross Play (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	18200	1,0	72	4,8	109
Toyota Aygo X Cross Play S-CVT (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	19700	1,0	72	5	113
Toyota GR86 RZ (2022)	Coupe	427	131	178	1339	2	226	T	G	36900	2,4	234	8,7	198
Toyota Land Cruiser VX (2024)	Todoterreno	492	187	198		5	621	4x4	D	76450	2,8	204		
Toyota GR Supra 2.0 Turbo 190 kW (258 CV) A/T Pure + Touring Pack (2022)	Coupe	438	129	185	1395	2	290	T	G	64800	2,0	258	7,1	161
Toyota GR Supra 3.0 Turbo 250 kW (340 CV) M/T Limited Edition (2022)	Coupe	438	129	185	1395	2	290	T	G	80050	3,0	340	8,8	198
Toyota GR Supra 3.0 Turbo 250 kW (340 CV) M/T Performance (2022)	Coupe	438	129	185	1395	2	290	T	G	77050	3,0	340	8,8	198
Toyota GR Yaris RZ (2020)	Turismo	400	146	181	1325	3	174	4x4	G	38250	1,6	261	8,2	186
Toyota Yaris 5p 125 S-Edition (2020)	Turismo	394	150	175	1110	5	270	D	G	22300	1,5	125	5	118
Volkswagen Golf GTI 2.0 TSI 180 kW (245 CV) DSG (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	51150	2,0	245	7	160
Volkswagen Golf GTI Clubsport 2.0 TSI 221 kW (300 CV) DSG (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	53760	2,0	300	7,4	168
Volkswagen Golf Life 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	32385	1,0	110	5,4	122
Volkswagen Golf Life 1.5 TSI 96 kW (130 CV) (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	33365	1,5	131	5,4	121
Volkswagen Golf Life 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2022)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	D	34740	2,0	116	4,2	110
Volkswagen Golf Life 2.0 TDI 85 kW (115 CV) DSG 7 vel. (2021)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	D	36290	2,0	116	4,5	117
Volkswagen Golf R 2.0 TSI 235 kW (320 CV) DSG 7 vel. 4Motion (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	59450	2,0	320	7,9	178
Volkswagen Golf R 20 Aniversario 2.0 TSI 245 kW (333 CV) DSG 7 vel. 4Motion (2022)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	71885	2,0	333	8,1	182
Volkswagen Golf R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	38445	1,5	150	5,7	130
Volkswagen Golf R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	D	44055	2,0	150	4,6	119
Volkswagen Golf 1.5 TSI 110 kW (150 CV) 50 Aniversario (2024)	Turismo	428	148	179	1304	5	381	D	G	35785	1,5	150	5,6	128
Volkswagen Golf 1.5 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Turismo	428	148	179	1304	5	381	D	G	27845	1,5	116	5,4	122
Volkswagen Golf 1.5 TSI 85 kW (115 CV) Life (2024)	Turismo	428	148	179	1304	5	381	D	G	30355	1,5	116	5,4	123
Volkswagen Golf 1.5 TSI 85 kW (115 CV) Más (2024)	Turismo	428	148	179	1304	5	381	D	G	30560	1,5	116	5,5	126
Volkswagen Golf Variant Life 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (2020)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	G	33505	1,0	110	5,5	124
Volkswagen Golf Variant Life 1.5 TSI 96 kW (130 CV) (2020)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	G	34500	1,5	131	5,4	123
Volkswagen Golf Variant Life 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2022)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	D	35810	2,0	116	4,3	112
Volkswagen Golf Variant Life 2.0 TDI 85 kW (115 CV) DSG 7 vel. (2021)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	D	37805	2,0	116	4,5	119
Volkswagen Golf Variant R 2.0 TSI 235 kW (320 CV) DSG 7 vel. 4Motion (2021)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	G	60425	2,0	320	8	180
Volkswagen Golf Variant R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2020)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	G	39490	1,5	150	5,8	132
Volkswagen Golf Variant R-Line 1.5 TSI 96 kW (130 CV) (2020)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	G	38500	1,5	131	5,6	127
Volkswagen Golf Variant R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	D	45100	2,0	150	4,7	123
Volkswagen Golf Variant 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Style (2024)	Familiar	463	149	179	1369	5	611	D	G	36360	1,5	150	5,6	128
Volkswagen Golf Variant 1.5 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Familiar	463	149	179	1369	5	611	D	G	29130	1,5	116	5,5	124
Volkswagen Golf Variant 1.5 TSI 85 kW (115 CV) Life (2024)	Familiar	463	149	179	1369	5	611	D	G	31610	1,5	116	5,5	125
Volkswagen Passat Variant Business 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Familiar	492	150	185	1572	5	690	D	D	48860	2,0	150	5	131
Volkswagen Passat Variant R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Familiar	492	150	185	1572	5	690	D	D	52965	2,0	150	5,2	136
Volkswagen Polo GTI "25 Aniversario" 2.0 TSI 152 kW (207 CV) DSG (2024)	Turismo	407	143	175	1244	5	351	D	G	38230	2,0	207	6,7	153
Volkswagen Polo GTI 2.0 TSI 152 kW (207 CV) DSG (2022)	Turismo	407	143	175	1244	5	351	D	G	35995	2,0	207	6,5	149
Volkswagen Polo Life 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2021)	Turismo	407	143	175	1244	5	351	D	G	24665	1,0	95	5,2	118
Volkswagen Polo Life 1.0 TSI 70 kW (95 CV) DSG 7 vel. (2021)	Turismo	407	143	175	1244	5	351	D	G	27790	1,0	95	5,4	122
Volkswagen Polo Más 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2024)	Turismo	407	143	175	1244	5	351	D	G	24865	1,0	95	5,2	119
Volkswagen Polo Más 1.0 TSI 70 kW (95 CV) DSG 7 vel. (2024)	Turismo	407	143	175	1244	5	351	D	G	27990	1,0	95	5,4	123
Volkswagen Polo R-Line 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2021)	Turismo	407	143	175	1244	5	351	D	G	26160	1,0	95	5,2	119
Volkswagen Polo R-Line 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG 7 vel. (2024)	Turismo	407	143	175	1244	5	351	D	G	30335	1,0	116	5,4	123
Volkswagen T-Cross 1.0 TSI 95 CV (2023)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	23970	1,0	95	5,6	127
Volkswagen T-Cross Life 1.0 TSI 115 CV (2023)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	26840	1,0	116	5,6	127
Volkswagen T-Cross Life 1.0 TSI 115 CV DSG (2023)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	28235	1,0	116	5,8	132
Volkswagen T-Cross Life 1.0 TSI 95 CV (2023)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	26060	1,0	95	5,7	128
Volkswagen T-Cross Más 1.0 TSI 115 CV (2024)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	27035	1,0	116	5,7	129
Volkswagen T-Cross Más 1.0 TSI 115 CV DSG (2024)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	28440	1,0	116	5,8	133
Volkswagen T-Cross Más 1.0 TSI 95 CV (2024)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	26255	1,0	95	5,7	129
Volkswagen T-Cross R-Line 1.0 TSI 115 CV (2023)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	30335	1,0	116	5,6	127
Volkswagen T-Cross R-Line 1.0 TSI 115 CV DSG (2023)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	31740	1,0	116	5,8	132
Volkswagen T-Cross R-Line 1.5 TSI 150 CV DSG (2023)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	33840	1,5	150	5,9	134
Volkswagen T-Roc Cabrio R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2022)	Todoterreno	427	153	181	1496	2	284	D	G	47135	1,5	150	6,6	150
Volkswagen T-Roc Cabrio R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2022)	Todoterreno	427	153	181	1496	2	284	D	G	48815	1,5	150	6,7	150

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l) **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Volkswagen T-Roc Cabrio Style 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (2021)	Todoterreno	427	153	181	1496	2	284	D	G	38350	1,0	110	6,3	142
Volkswagen T-Roc Cabrio Style 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2022)	Todoterreno	427	153	181	1496	2	284	D	G	41410	1,5	150	6,3	142
Volkswagen T-Roc Cabrio Style 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2022)	Todoterreno	427	153	181	1496	2	284	D	G	42885	1,5	150	6,4	145
Volkswagen T-Roc 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (2023)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	G	29475	1,0	110	5,9	134
Volkswagen T-Roc 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2023)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	D	33725	2,0	116	4,6	122
Volkswagen T-Roc Dark 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (2023)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	G	33765	1,0	110	6,3	143
Volkswagen T-Roc Dark 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	G	35490	1,5	150	6,3	142
Volkswagen T-Roc Dark 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	G	37030	1,5	150	6,4	144
Volkswagen T-Roc Dark 2.0 TDI 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	D	39930	2,0	150	5	130
Volkswagen T-Roc Dark 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	D	41465	2,0	150	5,1	134
Volkswagen T-Roc Dark 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2023)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	D	38030	2,0	116	4,9	128
Volkswagen T-Roc Life 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (2021)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	G	32490	1,0	110	6	135
Volkswagen T-Roc Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	G	34225	1,5	150	6	135
Volkswagen T-Roc Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2021)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	G	35755	1,5	150	6,1	138
Volkswagen T-Roc Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	D	38655	2,0	150	4,8	125
Volkswagen T-Roc Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2021)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	D	40205	2,0	150	4,9	127
Volkswagen T-Roc Life 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2021)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	D	36765	2,0	116	4,6	122
Volkswagen T-Roc R 2.0 TSI 221 kW (300 CV) 4MOTION DSG (2022)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	G	58935	2,0	300	8,5	194
Volkswagen T-Roc R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	G	38435	1,5	150	6,3	142
Volkswagen T-Roc R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2021)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	G	39975	1,5	150	6,4	144
Volkswagen T-Roc R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	D	42865	2,0	150	5	130
Volkswagen T-Roc R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2021)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	D	44415	2,0	150	5,1	133
Volkswagen T-Roc R-Line 2.0 TSI 140 kW (190 CV) 4MOTION DSG (2021)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	G	48355	2,0	190	7,8	177
Volkswagen Taigo Life 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2021)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	27505	1,0	95	5,5	124
Volkswagen Taigo Life 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (2022)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	28555	1,0	110	5,4	123
Volkswagen Taigo Life 1.0 TSI 81 kW (110 CV) DSG (2021)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	30040	1,0	110	5,6	128
Volkswagen Taigo Más 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2024)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	27695	1,0	95	5,6	126
Volkswagen Taigo Más 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	28745	1,0	116	5,5	125
Volkswagen Taigo Más 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG 7 vel. (2024)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	30235	1,0	116	5,7	129
Volkswagen Taigo R-Line 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	28745	1,0	116	5,5	125
Volkswagen Taigo R-Line 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG 7 vel. (2024)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	33335	1,0	116	5,7	129
Volkswagen Taigo R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2021)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	35420	1,5	150	5,8	132
Volkswagen Tiguan Allspace Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	G	43450	1,5	150	6,7	152
Volkswagen Tiguan Allspace Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	G	47275	1,5	150	6,9	157
Volkswagen Tiguan Allspace Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) 4Motion DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	D	51005	2,0	150	6,2	163
Volkswagen Tiguan Allspace Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	D	45230	2,0	150	5,3	140
Volkswagen Tiguan Allspace Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	D	48230	2,0	150	5,7	149
Volkswagen Tiguan Allspace R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	G	54760	1,5	150	7,2	163
Volkswagen Tiguan Allspace R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) 4Motion DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	D	59495	2,0	150	6,4	169
Volkswagen Tiguan Allspace R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	D	54705	2,0	150	5,9	155
Volkswagen Tiguan Allspace R-Line 2.0 TSI 140 kW (190 CV) 4Motion DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	G	60650	2,0	190	8,4	192
Volkswagen Tiguan Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	G	39840	1,5	150	6,5	147
Volkswagen Tiguan Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	G	42610	1,5	150	6,7	152
Volkswagen Tiguan Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	D	41565	2,0	150	5,2	136
Volkswagen Tiguan Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	D	44290	2,0	150	5,5	145
Volkswagen Tiguan R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	G	50830	1,5	150	6,9	157
Volkswagen Tiguan R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	D	47715	2,0	150	5,3	140
Volkswagen Tiguan R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	D	50455	2,0	150	5,7	150
Volkswagen Tiguan R-Line 2.0 TDI 147 kW (200 CV) 4Motion DSG 7 vel. (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	D	60215	2,0	200	6,5	171
Volkswagen Tiguan 2.0 TDI 150 CV DSG (2023)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	D	42560	2,0	150	5,3	139
Volkswagen Tiguan Life 2.0 TDI 150 CV DSG (2023)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	D	45690	2,0	150	5,4	141
Volkswagen Tiguan Más 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	D	45890	2,0	150	5,6	148
Volkswagen Tiguan R-Line 2.0 TDI 150 CV DSG (2023)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	D	52345	2,0	150	5,6	146
Volkswagen Tiguan R-Line 2.0 TDI 4Motion 193 CV DSG (2024)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	D	57080	2,0	193	6,4	169
Volkswagen Touareg Elegance 3.0 V6 TDI 4Motion 170 kW (231 CV) (2023)	Todoterreno	490	169	198	2118	5	665	4x4	D	77020	3,0	231	8,2	214
Volkswagen Touareg R-Line 3.0 V6 TDI 4Motion 170 kW (231 CV) (2023)	Todoterreno	490	169	198	2118	5	665	4x4	D	84590	3,0	231	8,3	216
Volkswagen Touareg R-Line 3.0 V6 TDI 4Motion 210 kW (286 CV) (2023)	Todoterreno	490	169	198	2118	5	665	4x4	D	90300	3,0	286	8,3	217
Volkswagen Touran Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	41745	1,5	150	6,7	150
Volkswagen Touran Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	42545	1,5	150	6,7	152
Volkswagen Touran Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	44350	1,5	150	6,6	149
Volkswagen Touran Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	45150	1,5	150	6,7	151
Volkswagen Touran Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	49125	2,0	150	5,3	139
Volkswagen Touran Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	49920	2,0	150	5,4	141
Volkswagen Touran Life 2.0 TDI 90 kW (122 CV) 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	42835	2,0	122	5,1	133
Volkswagen Touran Life 2.0 TDI 90 kW (122 CV) 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	43630	2,0	122	5,2	135
Volkswagen Touran R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	45440	1,5	150	6,6	149
Volkswagen Touran R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	47135	1,5	150	6,7	151
Volkswagen Touran R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	49085	1,5	150	6,6	149
Volkswagen Touran R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	49885	1,5	150	6,7	151
Volkswagen Touran R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	53165	2,0	150	5,3	138
Volkswagen Touran R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	53960	2,0	150	5,3	140
Volkswagen Touran R-Line 2.0 TDI 90 kW (122 CV) 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	46640	2,0	122	5	132
Volkswagen Touran R-Line 2.0 TDI 90 kW (122 CV) 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	47435	2,0	122	5,1	134

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ETIQUETA "0"

Cada mes aumenta el número de integrantes en este selecto grupo de coches que tienen el privilegio de contar con la etiqueta "0". Los "cero" son los modelos más buscados en las grandes ciudades por las enormes ventajas que reportan a sus usuarios. Y cada vez aumentan las ventas en gran medida debido a que su oferta es mucho más amplia y variada. Los eléctricos puros y los híbridos enchufables son los que integran esta comunidad donde las emisiones son mínimas y tendentes a cero absoluto.
Este mes ya contamos con más de 700 modelos/versiones que nos permiten optar a nuestro coche ideal. Ya no hace falta adaptarse a lo que ofrece el mercado. Ahora se puede elegir cualquier tipología de coche de tal manera que sea el elegido el que ofrezca lo que necesitamos. Desde coches pequeños y utilitarios hasta grandes berlinas o enormes SUV tenemos a nuestra disposición. Y las autonomías o los tipos de uso que le vayamos a dar tampoco es ningún problema.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO_2
Abarth 500e (2023)	Turismo	367	152	168	1485	3	185	D	E	38600		155	17,1	266	0
Abarth 500e Turismo (2023)	Turismo	367	152	168	1485	3	185	D	E	42600		155	18,1	252	0
Abarth Cabrio 500e (2023)	Descapotable	367	152	168	1510	2	185	D	E	41600		155	17,9	255	0
Abarth Cabrio 500e Turismo (2023)	Descapotable	367	152	168	1510	2	185	D	E	45600		155	18,8	242	0
Aiways U5 Prime (2022)	Todoterreno	468	170	187	1770	5	432	D	E	46900		204	16,6	400	0
Aiways U6 Prime (2022)	Todoterreno	481	164	188	1790	5	472	D	E	49400		218	16,6	405	0
Alfa Romeo Milano Elettrica 115 kW (156 CV) (2024)	Todoterreno	417	151	178		5	400	D	E	38500		156	15,2	408	0
Alfa Romeo Milano Elettrica Speciale 115 kW (156 CV) (2024)	Todoterreno	417	151	178		5	400	D	E	41000		156	15,2	408	0
Alfa Romeo Milano Elettrica Veloce 175 kW (240 CV) (2024)	Todoterreno	417	151	178		5	400	D	E	47500		238		410	0
Alfa Romeo Tonale PHEV Q4 Sprint (2023)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	P	52050	1,3	280	1,3	65	29
Alfa Romeo Tonale PHEV Q4 Tributo Italiano (2024)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	P	61050	1,3	280	1,4	59	32
Alfa Romeo Tonale PHEV Q4 Veloce (2023)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	P	57550	1,3	280	1,3	65	29
Audi A6 Avant Advanced 50 TFSIe quattro-ultra S tronic (2021)	Familiar	494	145	189	1785	5	405	4x4	P	77140	2,0	299	1,3	66	30
Audi A6 Avant Black line 55 TFSIe quattro-ultra S tronic (2021)	Familiar	494	145	189	1785	5	405	4x4	P	88880	2,0	367	1,4	65	34
Audi A6 Advanced 50 TFSIe quattro-ultra S tronic (2021)	Turismo	494	145	189	1720	4	360	D	P	74240	2,0	299	1,3	68	28
Audi A6 Black line 55 TFSIe quattro-ultra S tronic (2021)	Turismo	494	145	189	1720	4	360	D	P	85980	2,0	367	1,2	68	28
Audi A7 Sportback Black line 55 TFSIe quattro-ultra 270 kW (367 CV) S tronic (2021)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	P	96630	2,0	367	1,5	62	35
Audi A7 Sportback S line 50 TFSIe quattro-ultra 220 kW (299 CV) S tronic (2021)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	P	88080	2,0	299	1,5	63	35
Audi A8 60 TFSIe quattro tiptronic (2021)	Turismo	519	147	195	2095	4	390	4x4	P	122430	3,0	462	1,8	59	42
Audi A8 L 60 TFSIe quattro tiptronic (2021)	Turismo	532	149	195	2120	4	390	4x4	P	125220	3,0	462	1,9	58	42
Audi e-tron GT 60 quattro (2021)	Turismo	499	141	196	2351	4	350	4x4	E	110290		530	20,1	492	0
Audi RS e-tron GT (2021)	Turismo	499	141	196	2351	4	350	4x4	E	151830		646	20,3	486	0
Audi Q3 Advanced 45 TFSIe S tronic (2020)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	P	54090	1,4	245	1,3	58	31
Audi Q3 S line 45 TFSIe S tronic (2020)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	P	56690	1,4	245	1,4	58	31
Audi Q3 Sportback Advanced 45 TFSIe S tronic (2020)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	D	P	56240	1,4	245	1,4	58	32
Audi Q3 Sportback S line 45 TFSIe S tronic (2020)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	D	P	58340	1,4	245	2	46	43
Audi Q4 e-tron 45 Advanced (2023)	Todoterreno	459	162	187	2145	5	520	4x4	E	58710		286	16,6	533	0
Audi Q4 e-tron 45 S line (2023)	Todoterreno	459	162	187	2145	5	520	4x4	E	61100		286	17	520	0
Audi Q4 e-tron 55 quattro Advanced (2023)	Todoterreno	459	162	187	2145	5	520	4x4	E	65310		340	17,1	514	0
Audi Q4 e-tron 55 quattro S line (2023)	Todoterreno	459	162	187	2145	5	520	4x4	E	67450		340	17,5	504	0
Audi Q4 Sportback e-tron 45 Advanced (2023)	Todoterreno	459	161	187	2145	5	535	4x4	E	60360		286	16,1	548	0
Audi Q4 Sportback e-tron 45 S line (2023)	Todoterreno	459	161	187	2145	5	535	4x4	E	62600		286	16,4	541	0
Audi Q4 Sportback e-tron 55 quattro Advanced (2023)	Todoterreno	459	161	187	2145	5	535	4x4	E	67410		340	16,6	527	0
Audi Q4 Sportback e-tron 55 quattro S line (2023)	Todoterreno	459	161	187	2145	5	535	4x4	E	69400		340	16,9	521	0
Audi Q5 Advanced 50 TFSIe quattro-ultra S tronic (2021)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	P	67750	2,0	299	1,5	62	35
Audi Q5 S line 50 TFSIe quattro-ultra S tronic (2021)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	P	70250	2,0	299	1,6	60	38
Audi Q5 S line 55 TFSIe quattro-ultra S tronic (2021)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	P	74470	2,0	367	1,6	60	38
Audi Q5 Sportback Advanced 50 TFSIe quattro-ultra S tronic (2021)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	P	70750	2,0	299	1,5	62	35
Audi Q5 Sportback S line 50 TFSIe quattro-ultra S tronic (2021)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	P	73250	2,0	299	1,6	59	39
Audi Q5 Sportback S line 55 TFSIe quattro-ultra S tronic (2021)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	P	77470	2,0	367	1,6	59	39
Audi Q6 e-tron Advanced quattro (2024)	Todoterreno	477	165	197	2400	5	514	4x4	E	79990		387	17,2	618	0
Audi Q6 e-tron Black line quattro (2024)	Todoterreno	477	165	197	2400	5	514	4x4	E	91970		387	18,6	571	0
Audi Q6 e-tron S line quattro (2024)	Todoterreno	477	165	197	2400	5	514	4x4	E	87980		387	18,6	572	0
Audi SQ6 e-tron quattro (2024)	Todoterreno	477	165	197	2400	5	514	4x4	E	104990		517	17,7	590	0
Audi Q8 e-tron 50 quattro Advanced (2022)	Todoterreno	492	-	194		5	569	4x4	E	87310		340	20,3	487	0
Audi Q8 e-tron 50 quattro S line (2022)	Todoterreno	492	-	194		5	569	4x4	E	92810		340	20,3	487	0
Audi Q8 e-tron 55 quattro Advanced (2022)	Todoterreno	492	-	194		5	569	4x4	E	97510		408	20,8	576	0
Audi Q8 e-tron 55 quattro S line (2022)	Todoterreno	492	-	194		5	569	4x4	E	103010		408	20,8	576	0
Audi Q8 e-tron edition Dakar (2024)	Todoterreno	492	-	194		5	569	4x4	E	130800		408	24,7	487	0
Audi SQ8 e-tron quattro (2023)	Todoterreno	492	-	194		5	569	4x4	E	108880		503	27,5	438	0
Audi Q8 Sportback e-tron 50 quattro Advanced (2022)	Todoterreno	492	162	194	2585	5	528	4x4	E	89810		340	19,7	501	0

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l) **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO_2
Audi Q8 Sportback e-tron 50 quattro S line (2022)	Todoterreno	492	162	194	2585	5	528	4x4	E	95310		340	19,7	501	0
Audi Q8 Sportback e-tron 55 quattro Advanced (2022)	Todoterreno	492	162	194	2585	5	528	4x4	E	100010		408	20,1	595	0
Audi Q8 Sportback e-tron 55 quattro S line (2022)	Todoterreno	492	162	194	2585	5	528	4x4	E	105510		408	20,1	595	0
Audi SQ8 Sportback e-tron quattro (2023)	Todoterreno	492	162	194	2585	5	528	4x4	E	111380		503	26,7	450	0
Bentley Bentayga S Hybrid (2022)	Todoterreno	514	171	200		5	479	4x4	P	242915	3,0	462	3	45	71
BMW i4 eDrive35 Gran Coupé (2023)	Turismo	478	145	185	2065	5	470	4x4	E	57350		286	15,8	482	0
BMW i4 eDrive40 Gran Coupé (2021)	Turismo	478	145	185	2065	5	470	4x4	E	64650		340	16,1	589	0
BMW i4 M50 Gran Coupé (2021)	Turismo	478	145	185	2065	5	470	4x4	E	79550		544	18,1	519	0
BMW i5 eDrive40 (2023)	Turismo	506	151	190	2205	4	490	4x4	E	76950		340	16	579	0
BMW i5 M60 xDrive (2023)	Turismo	506	151	190	2205	4	490	4x4	E	114450		601	18,2	515	0
BMW i5 xDrive40 (2024)	Turismo	506	151	190	2205	4	490	4x4	E	79500		394	17,2	538	0
BMW i5 eDrive40 Touring (2024)	Familiar	506	151	190	2255	5	570	4x4	E	79550		340	16,7	556	0
BMW i5 M60 xDrive Touring (2024)	Familiar	506	151	190	2255	5	570	4x4	E	117050		601	18,3	506	0
BMW i7 eDrive50 (2023)	Turismo	539	154	195	2715	4	500	T	E	115500		455	19,1	611	0
BMW i7 M70 xDrive (2023)	Turismo	539	154	195	2715	4	500	T	E	186450		659	20,8	559	0
BMW i7 xDrive60 (2022)	Turismo	539	154	195	2715	4	500	T	E	139350		544	18,4	624	0
BMW iX M60 (2022)	Todoterreno	495	170	197	2440	5	500	4x4	E	140400		619	21,8	566	0
BMW iX xDrive40 (2021)	Todoterreno	495	170	197	2440	5	500	4x4	E	87150		326	19,4	435	0
BMW iX xDrive50 (2021)	Todoterreno	495	170	197	2440	5	500	4x4	E	108450		523	19,7	628	0
BMW iX1 eDrive20 (2023)	Todoterreno	450	162	185	2085	5	490	D	E	48900		204	15,4	474	0
BMW iX1 xDrive30 (2022)	Todoterreno	450	162	185	2085	5	490	D	E	56400		313	16,9	439	0
BMW iX2 eDrive20 (2024)	Todoterreno	455	156	185	1960	5	525	D	E	50700		204	15,3	478	0
BMW iX2 xDrive30 (2023)	Todoterreno	455	156	185	1960	5	525	D	E	58200		313	16,3	449	0
BMW iX3 Impressive (2021)	Todoterreno	473	167	189	2270	5	510	T	E	81200		286	18	461	0
BMW iX3 Inspiring (2021)	Todoterreno	473	167	189	2270	5	510	T	E	74400		286	17,6	471	0
BMW 225e xDrive Active Tourer (2022)	Monovolumen	439	158	182	1545	5	406	4x4	P	49900	1,5	245	0,6	92	14
BMW 230e xDrive Active Tourer (2022)	Monovolumen	439	158	182	1545	5	406	4x4	P	52750	1,5	326	0,6	93	14
BMW 320e Berlina (2022)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	T	P	51950	2,0	204	1,3	62	29
BMW 330e Berlina (2022)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	T	P	56150	2,0	292	1,3	62	30
BMW 320e xDrive Touring (2022)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	P	58850	2,0	204	1,5	59	34
BMW 330e xDrive Touring (2022)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	P	63050	2,0	292	1,5	58	35
BMW 530e (2023)	Turismo	506	152	190	1800	4	520	T	P	71150	2,0	299	0,6	103	13
BMW 550e xDrive (2023)	Turismo	506	152	190	1800	4	520	T	P	88250	3,0	489	0,8	90	19
BMW 750e xDrive (2022)	Turismo	539	154	195	2255	4	525	4x4	P	131200	3,0	489	1	87	22
BMW M760e xDrive (2022)	Turismo	539	154	195	2255	4	525	4x4	P	142050	3,0	571	1	85	23
BMW X1 xDrive25e (2022)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	P	55050	1,5	245	0,7	92	15
BMW X1 xDrive30e (2022)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	P	58050	1,5	326	0,7	88	16
BMW X3 xDrive30e xLine (2021)	Todoterreno	471	167	189	1875	5	450	T	P	69150	2,0	292	2	50	45
BMW X5 xDrive50e (2023)	Todoterreno	494	176	200	2240	5	0	4x4	P	97700	3,0	489	0,8	110	18
BMW XM (2023)	Todoterreno	511	176	201	2785	5	527	4x4	P	179700	4,4	653	1,6	81	37
BMW XM Label Red (2023)	Todoterreno	511	176	201	2785	5	527	4x4	P	201500	4,4	748	1,7	81	38
BYD Atto 3 Comfort (2023)	Todoterreno	446	162	188	1750	5	440	D	E	37990		204	15,6	420	0
BYD Atto 3 Design (2023)	Todoterreno	446	162	188	1750	5	440	D	E	39990		204	15,6	420	0
BYD Dolphin Comfort (2023)	Turismo	429	157	177	1658	5	345	D	E	35690		204	15,9	427	0
BYD Dolphin Design (2023)	Turismo	429	157	177	1658	5	345	D	E	37690		204	15,9	427	0
BYD Han AWD Emerald Edition (2023)	Turismo	500	150	191	2250	4	410	4x4	E	73620		517	18,5	521	0
BYD Han AWD Executive (2023)	Turismo	500	150	191	2250	4	410	4x4	E	69990		517	18,5	521	0
BYD Seal Design (2023)	Turismo	480	146	188	2055	4	400	4x4	E	46990		313	16,6	570	0
BYD Seal Excellence AWD (2023)	Turismo	480	146	188	2055	4	400	4x4	E	48990		530	18,2	520	0
BYD Seal U Comfort (2024)	Todoterreno	478	167	189		5	552	D	E	42290		218	19,9	420	0
BYD Seal U Design (2024)	Todoterreno	478	167	189		5	552	D	E	45790		218	20,5	500	0
BYD Tang (2023)	Todoterreno	487	173	195		5	440	4x4	E	69990		517	23,8	400	0
Citroën ë-C3 Max (2023)	Todoterreno	402	157	176	1151	5	310	D	E	28500		113	17,4	321	0
Citroën ë-C3 You (2023)	Todoterreno	402	157	176	1151	5	310	D	E	23800		113	17,1	326	0
Citroën ë-C4 Eléctrico 50 kWh E Series 100 kW (2024)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	E	40680		136	15,1	357	0
Citroën ë-C4 Eléctrico 50 kWh Max 100 kW (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	E	40680		136	15,4	352	0
Citroën ë-C4 Eléctrico 50 kWh Plus 100 kW (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	E	39090		136	15,2	355	0
Citroën ë-C4 Eléctrico 50 kWh You 100 kW (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	E	37640		136	15,2	355	0
Citroën ë-C4 Eléctrico 54 kWh E Series 115 kW (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	E	41680		156	14,7	420	0
Citroën ë-C4 Eléctrico 54 kWh Max 115 kW (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	E	41680		156	14,9	415	0
Citroën ë-C4 Eléctrico 54 kWh Plus 115 kW (2024)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	E	40090		156	14,8	418	0
Citroën ë-C4 Eléctrico 54 kWh You 115 kW (2024)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	E	38640		156	14,8	419	0
Citroën ë-C4 X Eléctrico 50 kWh E-Series 100 kW (2024)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	E	40680		136	14,9	362	0
Citroën ë-C4 X Eléctrico 50 kWh Plus 100 kW (2023)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	E	39090		136	15,1	359	0
Citroën ë-C4 X Eléctrico 50 kWh You 100 kW (2023)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	E	37640		136	15	360	0
Citroën ë-C4 X Eléctrico 54 kWh E-Series 115 kW (2023)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	E	41680		156	14,7	421	0
Citroën ë-C4 X Eléctrico 54 kWh Max 115 kW (2023)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	E	41680		156	14,8	418	0
Citroën ë-C4 X Eléctrico 54 kWh Plus 115 kW (2024)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	E	40090		156	14,7	420	0
Citroën ë-C4 X Eléctrico 54 kWh You 115 kW (2024)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	E	38640		156	14,7	422	0
Citroën C5 Aircross E Series Plug-in Hybrid 180 (2024)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	P	51165	1,6	179	1,8	57	41
Citroën C5 Aircross E Series Plug-in Hybrid 225 (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	P	52665	1,6	224	1,5	64	33
Citroën C5 Aircross Max Plug-in Hybrid 180 (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	P	48965	1,6	179	1,8	58	40
Citroën C5 Aircross Max Plug-in Hybrid 225 (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	P	50465	1,6	224	1,4	64	32

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO_2
Citroën C5 Aircross Plus Plug-in Hybrid 180 (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	P	47630	1,6	179	1,7	58	39
Citroën C5 X Plug in Hybrid 180 Plus (2023)	Turismo	481	149	182	1493	5	485	D	P	50585	1,6	181	1,4	62	32
Citroën C5 X Plug in Hybrid 180 You (2023)	Turismo	481	149	182	1493	5	485	D	P	48885	1,6	181	1,4	62	32
Citroën C5 X Plug in Hybrid 225 Hypnos (2023)	Turismo	481	149	182	1493	5	485	D	P	56685	1,6	224	1,5	62	33
Citroën C5 X Plug in Hybrid 225 Max (2023)	Turismo	481	149	182	1493	5	485	D	P	54385	1,6	224	1,4	62	32
CUPRA Born 150 kW (204 CV) 58 kWh (2021)	Turismo	432	154	181		5	385	T	E	39700		204	15,4	424	0
CUPRA Born 150 kW (204 CV) 58 kWh Advanced Plus (2024)	Turismo	432	154	181		5	385	T	E	38200		204	15,4	424	0
CUPRA Born 170 kW (231 CV) 58 kWh e-Boost Pack (2022)	Turismo	432	154	181		5	385	T	E	39990		231	15,6	420	0
CUPRA Born 170 kW (231 CV) 58 kWh e-Boost Pack Advanced Plus (2024)	Turismo	432	154	181		5	385	T	E	38490		231	15,6	420	0
CUPRA Born 170 kW (231 CV) 77 kWh e-Boost Pack & Battery Pack (2023)	Turismo	432	154	181		5	385	T	E	42870		231	15,9	548	0
CUPRA Born 170 kW (231 CV) 77 kWh e-Boost Pack & Battery Pack Advanced Plus (2024)	Turismo	432	154	181		5	385	T	E	41370		231	15,9	548	0
CUPRA Formentor 1.4 e-HYBRID 150 KW (204 CV) DSG 6 vel. (2021)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	P	44120	1,4	204	1,2	59	28
CUPRA Formentor VZ 1.4 e-HYBRID 180 KW (245 CV) DSG 6 vel. (2021)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	P	51650	1,4	245	1,5	54	33
CUPRA León 5p 1.4 e-HYBRID 150 kW (204 CV) DSG (2021)	Turismo	440	144	180	1395	5	270	D	P	45970	1,4	204	1,2	61	27
CUPRA León 5p VZ 1.4 e-HYBRID 180 kW (245 CV) DSG (2020)	Turismo	440	144	180	1395	5	270	D	P	47610	1,4	245	1,3	59	29
CUPRA León 5p VZ CUP 1.4 e-HYBRID 180 kW (245 CV) DSG (2022)	Turismo	440	144	180	1395	5	270	D	P	55640	1,4	245	1,3	58	30
CUPRA León Sportstourer 1.4 e-HYBRID 150 kW (204 CV) DSG (2021)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	D	P	46920	1,4	204	1,2	61	27
CUPRA León Sportstourer VZ 1.4 e-HYBRID 180 kW (245 CV) DSG (2020)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	D	P	48580	1,4	245	1,3	58	30
CUPRA León Sportstourer VZ CUP 1.4 e-HYBRID 180 kW (245 CV) DSG (2022)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	D	P	55980	1,4	245	1,4	58	31
Dacia Spring Essential Electric 45 (33 kW) (2022)	Todoterreno	373	152	158	1045	5	270	D	E	17265		45	13,9	230	0
Dacia Spring Extreme Electric 65 (48 kW) (2023)	Todoterreno	373	152	158	1045	5	270	D	E	18915		65	14,5	220	0
DR 1.0 EV (2023)	Turismo	320	159	167		3	110	T	E	25900		61	15,6	210	0
DS 7 Bastille E-TENSE 225 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	51500	1,6	224	1,2	67	28
DS 7 Esprit de Voyage E-TENSE 225 (2023)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	58500	1,6	224	1,2	65	28
DS 7 Esprit de Voyage E-TENSE 4x4 300 (2023)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	63500	1,6	300	1,2	63	27
DS 7 Opera E-TENSE 225 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	59750	1,6	224	1,3	66	28
DS 7 Opera E-TENSE 4x4 300 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	64750	1,6	300	1,2	66	27
DS 7 Opera E-TENSE 4x4 360 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	69750	1,6	360	1,8	58	40
DS 7 Performance Line + E-TENSE 225 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	54900	1,6	224	1,2	67	28
DS 7 Performance Line + E-TENSE 4x4 300 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	59900	1,6	300	1,2	66	27
DS 7 Performance Line + E-TENSE 4x4 360 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	64900	1,6	360	1,8	58	40
DS 7 Performance Line E-TENSE 225 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	52600	1,6	224	1,2	67	28
DS 7 Rivoli E-TENSE 225 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	55500	1,6	224	1,2	67	28
DS 7 Rivoli E-TENSE 4x4 300 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	60500	1,6	300	1,2	66	27
DS 9 E-TENSE 250 Esprit de Voyage (2023)	Turismo	493	146	186	1615	4	510	4x4	P	75000	1,6	250	1	73	23
DS 9 E-TENSE 250 Opera (2023)	Turismo	493	146	186	1615	4	510	4x4	P	74650	1,6	250	1	73	23
DS 9 E-TENSE 250 Rivoli+ (2022)	Turismo	493	146	186	1615	4	510	4x4	P	66200	1,6	250	1	74	22
DS 9 E-TENSE 360 4x4 Esprit de Voyage (2022)	Turismo	493	146	186	1615	4	510	4x4	P	84700	1,6	360	1,5	62	35
DS 9 E-TENSE 360 4x4 Rivoli+ (2022)	Turismo	493	146	186	1615	4	510	4x4	P	75850	1,6	360	1,5	62	35
DS 3 E-TENSE Bastille (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	E	41600		156	15,5	399	0
DS 3 E-TENSE Opera (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	E	47950		156	15,6	402	0
DS 3 E-TENSE Performance Line (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	E	42200		156	15,5	399	0
DS 4 Opera E-TENSE 225 (2022)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	P	55700	1,6	224	1,2	62	28
DS 4 Performance Line + E-TENSE 225 (2022)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	P	49100	1,6	224	1,2	62	28
DS 4 Performance Line E-TENSE 225 (2022)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	P	45500	1,6	224	1,2	62	27
DS 4 Rivoli E-TENSE 225 (2022)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	P	50500	1,6	224	1,2	62	27
DS 4 Trocadero E-TENSE 225 (2022)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	P	47100	1,6	224	1,2	62	27
Fiat 500e Berlina 70 kW (95 CV) (2022)	Turismo	363	153	168	1330	3	185	D	E	28950		95	13	190	0
Fiat 500e Berlina 87 kW (118 CV) (2022)	Turismo	363	153	168	1330	3	185	D	E	32950		118	13,6	330	0
Fiat 500e Berlina La Prima 70 kW (95 CV) (2022)	Turismo	363	153	168	1330	3	185	D	E	33950		95	13	190	0
Fiat 500e Berlina La Prima 87 kW (118 CV) (2020)	Turismo	363	153	168	1330	3	185	D	E	37950		118	14,1	319	0
Fiat 500e Berlina Red 70 kW (95 CV) (2022)	Turismo	363	153	168	1330	3	185	D	E	28250		95	13	190	0
Fiat 500e 3+1 70 kW (95 CV) (2022)	Turismo	363	153	168	1360	4	185	D	E	30450		95	13	190	0
Fiat 500e 3+1 87 kW (118 CV) (2022)	Turismo	363	153	168	1360	4	185	D	E	34450		118	14,2	317	0
Fiat 500e 3+1 La Prima 70 kW (95 CV) (2022)	Turismo	363	153	168	1360	4	185	D	E	35450		95	13	190	0
Fiat 500e 3+1 La Prima 87 kW (118 CV) (2020)	Turismo	363	153	168	1360	4	185	D	E	39450		118	14,6	305	0
Fiat 500e Cabrio 70 kW (95 CV) (2022)	Descapotable	363	153	168	1370	2	185	D	E	31950		95	13	190	0
Fiat 500e Cabrio 87 kW (118 CV) (2022)	Descapotable	363	153	168	1370	2	185	D	E	35950		118	14,4	310	0
Fiat 500e Cabrio La Prima 70 kW (95 CV) (2022)	Descapotable	363	153	168	1370	2	185	D	E	36950		95	13	190	0
Fiat 500e Cabrio La Prima 87 kW (118 CV) (2020)	Descapotable	363	153	168	1370	2	185	D	E	40950		118	14,8	302	0
Fiat 500e Cabrio Red 70 kW (95 CV) (2022)	Descapotable	363	153	168	1370	2	185	D	E	31250		95	13	190	0
Fiat 600e La Prima 115 kW (156 CV) 54 kWh (2023)	Todoterreno	417	152	178		5	360	D	E	40950		156	15,2	406	0
Fiat 600e Red 115 kW (156 CV) 54 kWh (2023)	Todoterreno	417	152	178		5	360	D	E	35950		156	15,1	409	0
Ford Explorer Premium Rango Extendido AWD 79 kWh 340 CV (2024)	Todoterreno	457	163	187	2090	5	536	4x4	E	61755		340	16,6	532	0
Ford Explorer Premium Rango Extendido RWD 77 kWh 286 CV (2024)	Todoterreno	457	163	187	2090	5	536	4x4	E	54785		286	14,7	572	0
Ford Explorer Rango Extendido AWD 79 kWh 340 CV (2024)	Todoterreno	457	163	187	2090	5	536	4x4	E	58755		340	15,7	566	0
Ford Explorer Rango Extendido RWD 77 kWh 286 CV (2024)	Todoterreno	457	163	187	2090	5	536	4x4	E	51765		286	13,9	602	0
Ford Kuga ST-Line 2.5 PHEV 165 kW (225 CV) (2022)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	P	44819	2,5	224	1	65	22
Ford Kuga ST-Line X 2.5 PHEV 165 kW (225 CV) (2022)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	P	48402	2,5	224	1	64	23
Ford Kuga ST-Line X Graphite Tech 2.5 PHEV 165 kW (225 CV) (2023)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	P	51850	2,5	224	1	64	24
Ford Kuga Active 2.5 PHEV 243 CV (2024)	Todoterreno	462	165	188	1526	5	412	4x4	P	46894	2,5	243	0,9	69	21
Ford Kuga Active X 2.5 PHEV 243 CV (2024)	Todoterreno	462	165	188	1526	5	412	4x4	P	50734	2,5	243	0,9	69	21
Ford Kuga ST-Line 2.5 PHEV 243 CV (2024)	Todoterreno	462	165	188	1526	5	412	4x4	P	46773	2,5	243	0,9	69	20

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l) **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO_2
Ford Kuga ST-Line X 2.5 PHEV 243 CV (2024)	Todoterreno	462	165	188	1526	5	412	4x4	P	50613	2,5	243	0,9	69	21
Ford Mustang Mach-E Base RWD 198 kW (269 CV) Rango Standard (LFP) (2023)	Todoterreno	471	-	188		5	402	T	E	54046		269	17,8	470	0
Ford Mustang Mach-E GT AWD 358 kW (487 CV) Rango Extendido 99 kWh (2021)	Todoterreno	471	-	188		5	402	T	E	81428		487	21,2	490	0
Ford Mustang Mach-E Premium AWD 232 kW (315 CV) Rango Standard (LFP) (2024)	Todoterreno	471	-	188		5	402	T	E	54046		315	19,6	428	0
Ford Mustang Mach-E Premium AWD 258 kW (351 CV) Rango Extendido 99 kWh (2020)	Todoterreno	471	-	188		5	402	T	E	72233		351	18,8	550	0
Ford Mustang Mach-E Premium RWD 216 kW (294 CV) Rango Extendido 99 kWh (2022)	Todoterreno	471	-	188		5	402	T	E	67824		294	17,3	600	0
Hispano-Suiza Carmen (2019)	Coupe	473	124	204		2		T	E	1815000		1020			
Hispano-Suiza Carmen Boulogne (2020)	Coupe	473	124	204		2		T	E	1996500		1115	24		
Honda CR-V e:PHEV Advance Tech 4x2 (2023)	Todoterreno	471	167	187	1825	5	588	4x4	P	61760	2,0	184	0,8	81	18
Honda e:Ny1 Advance (2023)	Todoterreno	439	158	179	1730	5	344	D	E	55400		204	18,2	412	0
Honda e:Ny1 Elegance (2023)	Todoterreno	439	158	179	1730	5	344	D	E	52400		204	18,2	412	0
Hyundai IONIQ 5 125 kW (170 CV) 58 kWh RWD Light (2021)	Todoterreno	464	159	189	1905	5	480	4x4	E	48520		170	16,7	384	0
Hyundai IONIQ 5 168 kW (228 CV) 77 kWh RWD Energy (2022)	Todoterreno	464	159	189	1905	5	480	4x4	E	62160		228	18	476	0
Hyundai IONIQ 5 168 kW (228 CV) 77 kWh RWD Light (2022)	Todoterreno	464	159	189	1905	5	480	4x4	E	52070		228	17	507	0
Hyundai IONIQ 5 168 kW (228 CV) 77 kWh RWD Star (2022)	Todoterreno	464	159	189	1905	5	480	4x4	E	56910		228	17	507	0
Hyundai IONIQ 5 239 kW (325 CV) 77 kWh AWD Energy (2022)	Todoterreno	464	159	189	1905	5	480	4x4	E	65260		325	19,1	454	0
Hyundai IONIQ 5 N 478 kW (650 CV) 84 kWh (2024)	Todoterreno	464	159	189	1905	5	480	4x4	E	78000		650	21,2	448	0
Hyundai IONIQ 6 111 kW (151 CV) 53 kWh RWD Light (2023)	Turismo	486	150	188	1850	4	401	T	E	49620		151	13,9	429	0
Hyundai IONIQ 6 168 kW (228 CV) 77 kWh RWD Star (2023)	Turismo	486	150	188	1850	4	401	T	E	58010		228	14,3	614	0
Hyundai IONIQ 6 239 kW (325 CV) 77 kWh AWD Energy (2023)	Turismo	486	150	188	1850	4	401	T	E	66360		325	16,9	519	0
Hyundai Kona Eléctrico 150 kW (204 CV) 64 kWh Maxx (2021)	Todoterreno	421	157	180	1312	5	332	4x4	E	42850		204	14,7	484	0
Hyundai Kona Eléctrico 150 kW (204 CV) 64 kWh Tecno (2021)	Todoterreno	421	157	180	1312	5	332	4x4	E	46250		204	14,7	484	0
Hyundai Kona Eléctrico 115 kW (156 CV) 48 kWh Tecno (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	E	44900		156	14,6	377	0
Hyundai Kona Eléctrico 115 kW (156 CV) 48kWh Flexx (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	E	40950		156	14,6	377	0
Hyundai Kona Eléctrico 160 kW (218 CV) 65 kWh Flexx (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	E	45350		218	14,7	514	0
Hyundai Kona Eléctrico 160 kW (218 CV) 65 kWh Style (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	E	52400		218	16,6	454	0
Hyundai Kona Eléctrico 160 kW (218 CV) 65 kWh Tecno (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	E	49300		218	14,7	514	0
Hyundai Nexo FCEV 120 kW (163 CV) Style (2018)	Todoterreno	467	164	186	1889	5	461	D		73450		163		666	0
Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI PHEV 195 kW (265 CV) 4x4 6AT Maxx 7 plazas (2021)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	P	56470	1,6	265	1,6	58	37
Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI PHEV 195 kW (265 CV) 4x4 6AT Style 7 plazas (2021)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	P	65470	1,6	265	1,6	58	37
Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI PHEV 195 kW (265 CV) 4x4 6AT Tecno 7 plazas (2021)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	P	60870	1,6	265	1,6	58	37
Hyundai Tucson PHEV 1.6 TGDI 195 kW (265 CV) 6AT 4X4 Maxx (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	P	45000	1,6	265	1,4	62	31
Hyundai Tucson PHEV 1.6 TGDI 195 kW (265 CV) 6AT 4X4 Style (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	P	53950	1,6	265	1,4	62	31
Hyundai Tucson PHEV 1.6 TGDI 195 kW (265 CV) 6AT 4X4 Tecno Sky (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	P	50550	1,6	265	1,4	62	31
Invicta Electric D2S 17 kWh (2020)	Turismo	281	156	150	940	3	0	D	E	22499		49		120	0
Invicta Electric D2S 27 kWh (2020)	Turismo	281	156	150	940	3	0	D	E	26629		49		220	0
Invicta Electric Spartan EV (2023)	Todoterreno	405	195	173	2040	5		4x4	E	70095		163	25,4	262	0
Jaguar E-PACE 1.5 PHEV 227 kW (309 CV) AWD Auto R-Dynamic S (2020)	Todoterreno	440	165	198	1783	5	470	D	P	62700	1,5	309	1,4	61	32
Jaguar E-PACE 1.5 PHEV 227 kW (309 CV) AWD Auto R-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	440	165	198	1783	5	470	D	P	66250	1,5	309	1,5	61	32
Jaguar F-PACE 2.0 PHEV 297 kW (404 CV) AWD Auto R-Dynamic S (2022)	Todoterreno	475	166	-	1951	5	354	4x4	P	85750	2,0	404	1,6	65	37
Jaguar F-PACE 2.0 PHEV 297 kW (404 CV) AWD Auto R-Dynamic SE (2022)	Todoterreno	475	166	-	1951	5	354	4x4	P	90500	2,0	404	1,7	64	39
Jaguar I-PACE EV400 AWD Auto R-Dynamic HSE (2023)	Todoterreno	468	157	190	2208	5	505	4x4	E	102750		400	22	470	0
Jaguar I-PACE EV400 AWD Auto R-Dynamic SE (2023)	Todoterreno	468	157	190	2208	5	505	4x4	E	95000		400	22	470	0
Jeep Avenger Altitude Eléctrico 115 kW (156 CV) (2023)	Todoterreno	408	153	178	1255	5	355	D	E	39500		156	15,7	394	0
Jeep Avenger Longitude Eléctrico 115 kW (156 CV) (2023)	Todoterreno	408	153	178	1255	5	355	D	E	38000		156	15,4	400	0
Jeep Avenger Summit Eléctrico 115 kW (156 CV) (2023)	Todoterreno	408	153	178	1255	5	355	D	E	42000		156	15,6	395	0
Jeep Compass Altitude 4xe PHEV 190 CV (2024)	Todoterreno	439	162	182	1505	5	420	4x4	P	47600	1,3	190	1,7	51	39
Jeep Compass Overland 4xe PHEV 240 CV (2024)	Todoterreno	439	162	182	1505	5	420	4x4	P	48600	1,3	239	2	48	45
Jeep Compass Summit 4xe PHEV 240 CV (2024)	Todoterreno	439	162	182	1505	5	420	4x4	P	51400	1,3	239	1,7	52	38
Jeep Compass Trailhawk 4xe PHEV 240 CV (2024)	Todoterreno	439	162	182	1505	5	420	4x4	P	51900	1,3	239	1,9	50	43
Jeep Grand Cherokee 4xe Limited (2022)	Todoterreno	491	180	197	2434	5	533	4x4	P	83250	2,0	381	2,8	46	66
Jeep Grand Cherokee 4xe Overland (2022)	Todoterreno	491	180	197	2434	5	533	4x4	P	91750	2,0	381	2,9	45	67
Jeep Grand Cherokee 4xe Summit Reserve (2022)	Todoterreno	491	180	197	2434	5	533	4x4	P	100250	2,0	381	2,6	48	60
Jeep Grand Cherokee 4xe Trailhawk (2022)	Todoterreno	491	180	197	2434	5	533	4x4	P	88250	2,0	381	2,9	44	69
Jeep Renegade 4xe Limited 140 kW (190 CV) (2022)	Todoterreno	424	167	181	1395	5	330	4x4	P	42550	1,3	190	1,8	49	41
Jeep Renegade 4xe Trailhawk 176 kW (240 CV) (2020)	Todoterreno	424	167	181	1395	5	330	4x4	P	46550	1,3	239	2	46	46
Jeep Renegade 4xe Upland 176 kW (240 CV) (2023)	Todoterreno	424	167	181	1395	5	330	4x4	P	43550	1,3	239	1,9	50	42
Jeep Wrangler 4xe PHEV 280 kW (380 CV) Rubicon (2024)	Todoterreno	488	184	189		5	533	4x4	P	88450	2,0	381	4	38	91
Jeep Wrangler 4xe PHEV 280 kW (380 CV) Sahara (2024)	Todoterreno	488	184	189		5	533	4x4	P	85950	2,0	381	3,3	42	74
KIA Ceed Tourer 1.6 GDi PHEV 103 kW (141 CV) eDrive (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	P	37250	1,6	141	1,3	50	29
KIA Ceed Tourer 1.6 GDi PHEV 103 kW (141 CV) eMotion (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	P	40550	1,6	141	1,5	47	33
KIA Ceed Tourer 1.6 GDi PHEV 103 kW (141 CV) eTech (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	P	38700	1,6	141	1,5	47	33
KIA EV6 Air 125 kW (170 CV) 58 kWh RWD (2021)	Turismo	468	155	188	1875	5	480	4x4	E	52800		170	16,6	394	0
KIA EV6 Air 168 kW (229 CV) 77 kWh RWD (2021)	Turismo	468	155	188	1875	5	480	4x4	E	56700		228	16,5	528	0
KIA EV6 GT 430 kW (585 CV) 77 kWh AWD (2021)	Turismo	468	155	188	1875	5	480	4x4	E	74000		585	20,6	424	0
KIA EV6 GT-line 168 kW (229 CV) 77 kWh RWD (2021)	Turismo	468	155	188	1875	5	480	4x4	E	62300		228	17,2	504	0
KIA EV6 GT-line 239 kW (325 CV) 77 kWh AWD (2021)	Turismo	468	155	188	1875	5	480	4x4	E	66300		325	18	484	0
KIA EV6 Plus Edition 168 kW (229 CV) 77 kWh RWD (2024)	Turismo	468	155	188	1875	5	480	4x4	E	56600		228	16,5	528	0
KIA EV6 Smart Edition 125 kW (170 CV) 58 kWh RWD (2024)	Turismo	468	155	188	1875	5	480	4x4	E	49750		170	16,6	394	0
KIA EV9 AWD GT-line 6 plazas (2023)	Todoterreno	502	178	198	2648	5	828	4x4	E	86200		385	22,8	505	0
KIA EV9 AWD GT-line 7 plazas (2023)	Todoterreno	502	178	198	2648	5	828	4x4	E	85100		385	22,8	505	0

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO_2
KIA e-Niro Concept 150 kW (204 CV) 65 kWh (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	E	45375		204	16,2	460	0
KIA e-Niro Drive 150 kW (204 CV) 65 kWh (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	E	48175		204	16,2	460	0
KIA e-Niro Emotion 150 kW (204 CV) 65 kWh (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	E	51175		204	16,2	460	0
KIA e-Niro Winter Edition 150 kW (204 CV) 65 kWh (2023)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	E	48200		204	16,2	460	0
KIA Niro 1.6 PHEV Concept (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	P	40625	1,6	183	0,8	65	18
KIA Niro 1.6 PHEV Drive (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	P	44325	1,6	183	0,8	65	19
KIA Niro 1.6 PHEV Emotion (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	P	47175	1,6	183	1	61	22
KIA Sorento 1.6 T-GDi PHEV Black Edition 4x4 7 plazas (2022)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	P	67100	1,6	265	1,6	57	38
KIA Sorento 1.6 T-GDi PHEV Drive 4x4 7 plazas (2021)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	P	59550	1,6	265	1,6	57	38
KIA Sorento 1.6 T-GDi PHEV Plus Edition 4x4 7 plazas (2023)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	P	64200	1,6	265	1,6	57	38
KIA Sportage Drive PHEV 1.6 T-GDI 198 kW (265 CV) 4x4 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	P	47230	1,6	265	1,1	70	25
KIA Sportage GT-line PHEV 1.6 T-GDI 198 kW (265 CV) 4x4 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	P	55930	1,6	265	1,1	70	25
KIA Sportage Tech PHEV 1.6 T-GDI 198 kW (265 CV) 4x4 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	P	50130	1,6	265	1,1	70	25
KIA XCeed eDrive 1.6 PHEV 104 kW (141 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	P	37975	1,6	141	1,4	48	32
KIA XCeed eMotion 1.6 PHEV 104 kW (141 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	P	41525	1,6	141	1,7	42	38
KIA XCeed eTech 1.6 PHEV 104 kW (141 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	P	39725	1,6	141	1,7	42	38
Koenigsegg Gemera (2020)	Coupe	498	130	199	1850	2	200	4x4	P	1735350	2,0	1727		50	
Lancia Ypsilon Edizione Limitata Cassina BEV (2024)	Turismo	408	144	177	1584	5	309	D	E	39999		156	14,3	403	0
Land Rover Defender 110 P400e AWD Auto PHEV S (2022)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	P	84450	2,0	404	2,6	50	59
Land Rover Defender 110 P400e AWD Auto PHEV SE (2022)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	P	89550	2,0	404	2,6	50	58
Land Rover Defender 110 P400e AWD Auto PHEV X (2022)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	P	117700	2,0	404	2,7	49	61
Land Rover Defender 110 P400e AWD Auto PHEV X-Dynamic HSE (2022)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	P	100606	2,0	404	2,6	49	60
Land Rover Defender 110 P400e AWD Auto PHEV X-Dynamic SE (2022)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	P	93800	2,0	404	2,6	50	59
Land Rover Defender 110 P400e AWD Auto PHEV XS Edition (2022)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	P	94750	2,0	404	2,6	49	60
Land Rover Discovery Sport Dynamic SE P300e PHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	P	67000	1,5	309	1,6	58	35
Land Rover Discovery Sport S P300e PHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	P	60650	1,5	309	1,5	60	33
Land Rover Range Rover LWB P460e PHEV Autobiography (2023)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	P	173500	3,0	460	0,8	113	18
Land Rover Range Rover LWB P460e PHEV HSE (2023)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	P	157200	3,0	460	0,8	115	17
Land Rover Range Rover SWB P460e PHEV Autobiography (2023)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	P	170450	3,0	460	0,8	114	18
Land Rover Range Rover SWB P460e PHEV HSE (2023)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	P	152950	3,0	460	0,8	116	17
Land Rover Range Rover SWB P460e PHEV SE (2023)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	P	144500	3,0	460	0,7	119	16
Land Rover Range Rover SWB P550e PHEV Autobiography (2023)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	P	181250	3,0	551	0,8	113	18
Land Rover Range Rover SWB P550e PHEV HSE (2023)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	P	163950	3,0	551	0,8	115	17
Land Rover Range Rover SWB P550e PHEV SV (2023)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	P	217700	3,0	551	0,8	112	18
Land Rover Range Rover Evoque Autobiography P300e PHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	P	83300	1,5	309	1,5	61	32
Land Rover Range Rover Evoque Dynamic HSE P300e PHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	P	74850	1,5	309	1,5	61	32
Land Rover Range Rover Evoque Dynamic SE P300e PHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	P	69150	1,5	309	1,4	61	32
Land Rover Range Rover Evoque S P300e PHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	P	62050	1,5	309	1,4	62	31
Land Rover Range Rover Sport P460e Dynamic HSE (2023)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	P	123450	3,0	460	0,7	119	16
Land Rover Range Rover Sport P460e Dynamic SE (2023)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	P	114600	3,0	460	0,6	121	16
Land Rover Range Rover Sport P460e S (2023)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	P	104450	3,0	460	0,6	121	16
Land Rover Range Rover Sport P460e SE (2023)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	P	111100	3,0	460	0,6	121	16
Land Rover Range Rover Sport P550e Autobiography (2023)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	P	145300	3,0	551	0,7	116	17
Land Rover Range Rover Velar P400e PHEV 4WD Auto Dynamic HSE (2023)	Todoterreno	480	168	204	2003	5	503	4x4	P	97650	2,0	404	1,6	62	42
Land Rover Range Rover Velar P400e PHEV 4WD Auto Dynamic SE (2023)	Todoterreno	480	168	204	2003	5	503	4x4	P	90700	2,0	404	1,6	64	39
Land Rover Range Rover Velar P400e PHEV 4WD Auto S (2023)	Todoterreno	480	168	204	2003	5	503	4x4	P	82950	2,0	404	1,6	64	38
Lexus NX 450h+ 4WD Executive (2021)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	P	71300	2,5	309	1	76	22
Lexus NX 450h+ 4WD F Sport (2021)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	P	81000	2,5	309	1,1	76	25
Lexus NX 450h+ 4WD Luxury (2021)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	P	82800	2,5	309	1,1	76	25
Lexus RX 450h+ Business (2022)	Todoterreno	489	170	192	2095	5	461	4x4	P	89850	2,5	309	1,1	65	25
Lexus RX 450h+ Executive (2022)	Todoterreno	489	170	192	2095	5	461	4x4	P	99250	2,5	309	1,1	65	25
Lexus RX 450h+ F Sport Design (2024)	Todoterreno	489	170	192	2095	5	461	4x4	P	100050	2,5	309	1,1	65	25
Lexus RX 450h+ Luxury (2022)	Todoterreno	489	170	192	2095	5	461	4x4	P	107850	2,5	309	1,1	65	25
Lexus RZ 450e Business (2022)	Todoterreno	481	164	190	2170	5	522	4x4	E	77000		313	16,8	440	0
Lexus RZ 450e Executive (2022)	Todoterreno	481	164	190	2170	5	522	4x4	E	82500		313	18,7	395	0
Lexus RZ 450e Luxury (2022)	Todoterreno	481	164	190	2170	5	522	4x4	E	89400		313	18,7	395	0
Lexus UX 300e Business (2023)	Todoterreno	450	154	184	1540	5	283	4x4	E	52900		204	16,7	450	0
Lexus UX 300e Business City (2023)	Todoterreno	450	154	184	1540	5	283	4x4	E	55400		204	16,7	450	0
Lexus UX 300e e-Relax (2024)	Todoterreno	450	154	184	1540	5	283	4x4	E	57500		204	16,7	450	0
Lexus UX 300e e-Relax+ (2024)	Todoterreno	450	154	184	1540	5	283	4x4	E	61500		204	16,9	440	0
Lexus UX 300e e-UX (2024)	Todoterreno	450	154	184	1540	5	283	4x4	E	51500		204	16,7	450	0
Lexus UX 300e e-UX+ (2024)	Todoterreno	450	154	184	1540	5	283	4x4	E	52500		204	16,7	450	0
Maserati GranTurismo Folgore (2023)	Coupe	496	135	196	1870	2	270	4x4	E	200900		761	22,8	438	0
Maserati Grecale Folgore (2023)	Todoterreno	485	165	195	1870	5	535	4x4	E	126700		557	24,7	487	0
Maxus Euniq 5 (2022)	Monovolumen	483	180	183	1885	5		D	E	52000		177	23,1	260	0
Maxus MIFA 9 90 kWh Luxury (2023)	Monovolumen	527	184	200	2410	5		D	E	84900		245		435	0
Mazda CX-60 e-SKYACTIV PHEV Exclusive-Line (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	P	56344	2,5	328	1,5	63	33
Mazda CX-60 e-SKYACTIV PHEV Homura (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	P	60344	2,5	328	1,5	63	33
Mazda CX-60 e-SKYACTIV PHEV Prime-Line (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	P	54794	2,5	328	1,5	63	33
Mazda CX-60 e-SKYACTIV PHEV Takumi (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	P	61894	2,5	328	1,5	63	33
Mazda MX-30 e-Skyactiv EV Advantage (2022)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	E	39050		145	17,9	200	0

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l) **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO_2
Mazda MX-30 e-Skyactiv EV Exclusive-Line (2022)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	E	39050		145	17,9	200	0
Mazda MX-30 e-Skyactiv EV Makoto (2022)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	E	40550		145	17,9	200	0
Mazda MX-30 e-Skyactiv EV Prime-Line (2022)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	E	38050		145	17,9	200	0
Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV Advantage (2023)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	P	39550	0,8	170	1	85	21
Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV Edition R (2023)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	P	45150	0,8	170	1	85	21
Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	P	39050	0,8	170	1	85	21
Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV Makoto (2023)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	P	41050	0,8	170	1	85	21
Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV Prime-Line (2023)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	P	38050	0,8	170	1	85	21
McLaren Artura Coupé (2024)	Coupe	454	119	191	1573	2	160	T	P	234100	3,0	700	4,8	33	108
McLaren Artura Spider (2024)	Descapotable	454	119	191	1635	2	124	T	P	273800	3,0	700	4,8	33	108
Mercedes-Benz CLA 250 e Coupé (2023)	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	P	52100	1,3	218	0,8	81	18
Mercedes-Benz CLA 250 e Shooting Brake (2023)	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	P	53350	1,3	218	0,8	79	19
Mercedes-Benz A 250 e (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	P	50804	1,3	218	0,9	76	20
Mercedes-Benz A 250 e Sedán (2022)	Turismo	455	141	180	1450	4	345	4x4	P	51704	1,3	218	0,8	77	19
Mercedes-Benz B 250 e (2022)	Monovolumen	442	156	180	1490	5	405	D	P	49529	1,3	218	0,9	74	21
Mercedes-Benz C 300 de 4MATIC Berlina (2023)	Turismo	475	144	182	1625	4	280	4x4	P	71249	2,0	313	0,4	111	12
Mercedes-Benz C 300 de Berlina (2023)	Turismo	475	144	182	1625	4	280	4x4	P	68749	2,0	313	0,4	113	11
Mercedes-Benz C 300 e Berlina (2022)	Turismo	475	144	182	1625	4	280	4x4	P	63128	2,0	313	0,5	115	12
Mercedes-Benz C 300 de 4MATIC Estate (2023)	Familiar	475	145	182	1710	5	324	4x4	P	73124	2,0	313	0,5	108	13
Mercedes-Benz C 300 de Estate (2023)	Familiar	475	145	182	1710	5	324	4x4	P	70624	2,0	313	0,5	111	12
Mercedes-Benz C 300 e Estate (2022)	Familiar	475	145	182	1710	5	324	4x4	P	64464	2,0	313	0,6	112	13
Mercedes-Benz E 300 de 4MATIC All-Terrain (2023)	Familiar	495	149	189	2065	5	460	4x4	P	73925	2,0	313	0,6	97	17
Mercedes-Benz E 300 de 4MATIC Berlina (2023)	Turismo	495	147	188		4	370	T	P	67300	2,0	313	0,5	102	14
Mercedes-Benz E 300 de Berlina (2023)	Turismo	495	147	188		4	370	T	P	64500	2,0	313	0,5	106	12
Mercedes-Benz E 300 e Berlina (2023)	Turismo	495	147	188		4	370	T	P	64500	2,0	313	0,5	118	12
Mercedes-Benz E 300 de 4MATIC Estate (2023)	Familiar	495	147	188		5	460	T	P	69950	2,0	313	0,6	99	16
Mercedes-Benz E 300 de Estate (2023)	Familiar	495	147	188		5	460	T	P	67150	2,0	313	0,5	102	13
Mercedes-Benz E 300 e Estate (2023)	Familiar	495	147	188		5	460	T	P	67150	2,0	313	0,6	113	13
Mercedes-Benz GLC 300 de 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	477	160	192	1945	5	390	4x4	P	68950	2,0	333	0,4	128	10
Mercedes-Benz GLC 300 e 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	477	160	192	1945	5	390	4x4	P	68950	2,0	313	0,5	130	12
Mercedes-Benz GLC 300 de 4MATIC (2022)	Todoterreno	472	164	189	1925	5	470	4x4	P	64700	2,0	333	0,4	128	10
Mercedes-Benz GLC 300 e 4MATIC (2022)	Todoterreno	472	164	189	1925	5	470	4x4	P	64700	2,0	313	0,5	130	12
Mercedes-Benz Mercedes-AMG S 63 E Performance	Turismo	529	150	192	2105	4	330	T	P	250190	4,0	802	4,4	33	104
Mercedes-Benz S 580 e L (2021)	Turismo	529	150	192	2105	4	330	T	P	139444	3,0	510	0,6	118	14
Mercedes-Benz S 580 e (2021)	Turismo	518	150	192	2085	4	350	T	P	137658	3,0	510	0,6	115	14
Mercedes-Benz Mercedes-Maybach S 580 e	Turismo	547	151	192	2365	4	325	T	P	200200	3,0	510	0,8	99	18
Mercedes-Benz EQA 250+ (2023)	Todoterreno	446	161	183	2055	5	340	4x4	E	57030		190	14,4	559	0
Mercedes-Benz EQA 300 4MATIC (2023)	Todoterreno	446	161	183	2055	5	340	4x4	E	59540		228	16,8	457	0
Mercedes-Benz EQA 350 4MATIC (2023)	Todoterreno	446	161	183	2055	5	340	4x4	E	61255		292	16,8	457	0
Mercedes-Benz EQB 250+ (2023)	Todoterreno	468	167	183	2105	5	465	4x4	E	58502		190	15,3	532	0
Mercedes-Benz EQB 250+ 7 plazas (2023)	Todoterreno	468	167	183	2105	5	465	4x4	E	59609		190	15,7	518	0
Mercedes-Benz EQB 300 4MATIC (2023)	Todoterreno	468	167	183	2105	5	465	4x4	E	61063		228	17,3	444	0
Mercedes-Benz EQB 350 4MATIC (2023)	Todoterreno	468	167	183	2105	5	465	4x4	E	63401		292	17,3	444	0
Mercedes-Benz EQB 350 4MATIC 7 plazas (2023)	Todoterreno	468	167	183	2105	5	465	4x4	E	64508		292	17,7	434	0
Mercedes-Benz Mercedes-AMG EQE 43 4MATIC+ Edition	Turismo	495	149	194	2405	4	430	4x4	E	104103		476	20,6	503	0
Mercedes-Benz Mercedes-AMG EQE 53 4MATIC+ Edition	Turismo	495	149	194	2405	4	430	4x4	E	116463		625	20,5	499	0
Mercedes-Benz EQE 300 Edition (2023)	Turismo	495	149	194	2405	4	430	4x4	E	72791		245	16,8	613	0
Mercedes-Benz EQE 350 Edition (2023)	Turismo	495	149	194	2405	4	430	4x4	E	73744		292	16,8	613	0
Mercedes-Benz Mercedes-AMG EQE 43 4MATIC SUV Edition	Todoterreno	486	167	193	2430	5	520	4x4	E	113294		476	23,1	469	0
Mercedes-Benz Mercedes-AMG EQE 53 4MATIC+ SUV Edition	Todoterreno	486	167	193	2430	5	520	4x4	E	126214		625	23,2	452	0
Mercedes-Benz Mercedes-AMG EQE 53 4MATIC+ SUV paquete AMG DYNAMIC PLUS	Todoterreno	486	167	193	2430	5	520	4x4	E	131538		687	23,2	451	0
Mercedes-Benz EQE 350 4MATIC SUV Edition (2023)	Todoterreno	486	167	193	2430	5	520	4x4	E	89589		292	19,1	539	0
Mercedes-Benz EQE 350+ SUV Edition (2023)	Todoterreno	486	167	193	2430	5	520	4x4	E	86789		292	18,5	565	0
Mercedes-Benz EQE 500 4MATIC SUV Edition (2023)	Todoterreno	486	167	193	2430	5	520	4x4	E	95879		408	19,3	540	0
Mercedes-Benz Mercedes-AMG EQS 53 4MATIC+ Edition	Turismo	522	151	193	2515	5	610	T	E	176248		658	21,8	559	0
Mercedes-Benz EQS 450+ Edition (2023)	Turismo	522	151	193	2515	5	610	T	E	119589		360	17	732	0
Mercedes-Benz EQS 500 4MATIC Edition (2023)	Turismo	522	151	193	2515	5	610	T	E	127260		449	17,8	697	0
Mercedes-Benz EQS 450 4MATIC Edition SUV (2023)	Todoterreno	513	172	196	2840	5	440	4x4	E	140161		360	20,7	656	0
Mercedes-Benz EQS 450 4MATIC Edition SUV 7 plazas (2023)	Todoterreno	513	172	196	2840	5	440	4x4	E	142355		360	20,8	652	0
Mercedes-Benz EQS 500 4MATIC Edition SUV (2023)	Todoterreno	513	172	196	2840	5	440	4x4	E	146860		449	20,7	656	0
Mercedes-Benz EQS 500 4MATIC Edition SUV 7 plazas (2023)	Todoterreno	513	172	196	2840	5	440	4x4	E	149054		449	20,8	652	0
Mercedes-Benz EQS 580 Edition 4MATIC SUV (2023)	Todoterreno	513	172	196	2840	5	440	4x4	E	167740		544	20,7	654	0
Mercedes-Benz EQS 580 Edition 4MATIC SUV 7 plazas (2023)	Todoterreno	513	172	196	2840	5	440	4x4	E	169933		544	20,8	650	0
Mercedes-Benz Mercedes-Maybach EQS 680 SUV	Todoterreno	513	172	196	2840	5	440	4x4	E	214550		658	22,2	607	0
Mercedes-Benz EQV 250 Extralargo (2024)	Monovolumen	514	190	193		4		D	E	89928		204	27,4	244	0
Mercedes-Benz EQV 250 Largo (2024)	Monovolumen	514	190	193		4		D	E	89014		204	27,1	247	0
Mercedes-Benz EQV 300 Largo (2024)	Monovolumen	514	190	193		4		D	E	96658		204	27,1	365	0
Mercedes-Benz GLA 250 e (2023)	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	P	55550	1,3	218	1,1	70	25
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLE 53 Hybrid 4MATIC+ Coupé	Todoterreno	494	172	202	2375	5	510	4x4	P	130050	3,0	544	1,2	87	27
Mercedes-Benz GLE 350 de 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	494	172	202	2375	5	510	4x4	P	107679	2,0	333	0,6	99	16
Mercedes-Benz GLE 400 e 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	494	172	202	2375	5	510	4x4	P	104979	2,0	381	0,8	100	19
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLE 53 Hybrid 4MATIC+	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	P	122349	3,0	544	1,3	86	29
Mercedes-Benz GLE 350 de 4MATIC (2023)	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	P	99054	2,0	333	0,7	103	17

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO_2
Mercedes-Benz GLE 400 e 4MATIC (2023)	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	P	96379	2,0	381	0,9	104	20
MG HS Plug-In Hybrid Comfort (2023)	Todoterreno	461	169	188	1544	5	448	D	P	36190	1,5	258	1,8	52	43
MG HS Plug-In Hybrid Luxury (2023)	Todoterreno	461	169	188	1544	5	448	D	P	38690	1,5	258	1,8	52	43
MG Marvel R Electric AWD Performance (2021)	Todoterreno	467	161	192	1810	5	357	T	E	51190		288	20,9	370	0
MG Marvel R Electric RWD Comfort (2021)	Todoterreno	467	161	192	1810	5	357	T	E	43190		179	19,4	402	0
MG Marvel R Electric RWD Luxury (2021)	Todoterreno	467	161	192	1810	5	357	T	E	47690		179	19,4	402	0
MG MG4 51 kWh Standard (2023)	Turismo	429	150	184	1730	5	350	4x4	E	30690		170	17	350	0
MG MG4 64 kWh Comfort (2023)	Turismo	429	150	184	1730	5	350	4x4	E	35190		204	16	450	0
MG MG4 64 kWh Luxury (2023)	Turismo	429	150	184	1730	5	350	4x4	E	37190		204	16,6	435	0
MG MG4 Extended Range 77 kWh (2023)	Turismo	429	150	184	1730	5	350	4x4	E	40690		245	16,5	520	0
MG MG4 XPower 64 kWh (2023)	Turismo	429	150	184	1730	5	350	4x4	E	41690		435	18,7	385	0
MG MG5 Autonomía Estándar Comfort (2022)	Familiar	460	154	182	1562	5	479	D	E	35490		177	17,9	320	0
MG MG5 Autonomía Estándar Luxury (2022)	Familiar	460	154	182	1562	5	479	D	E	36990		177	18,4	310	0
MG MG5 Gran Autonomía Comfort (2022)	Familiar	460	154	182	1562	5	479	D	E	38690		156	17,5	400	0
MG MG5 Gran Autonomía Luxury (2022)	Familiar	460	154	182	1562	5	479	D	E	40190		156	17,9	380	0
MG ZS EV Long Range Comfort (2022)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	E	38190		156	17,8	440	0
MG ZS EV Long Range Luxury (2022)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	E	40490		156	17,8	440	0
MG ZS EV Standard Range Comfort (2022)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	E	33690		177	17,3	320	0
MG ZS EV Standard Range Luxury (2022)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	E	35390		177	17,3	320	0
MINI Cooper E Classic (2023)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	E	39440		184	13,8	305	0
MINI Cooper E Essential (2023)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	E	34800		184	13,8	305	0
MINI Cooper E Favoured (2023)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	E	41930		184	14	300	0
MINI Cooper E John Cooper Works (2023)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	E	43860		184	14,1	298	0
MINI Cooper SE Classic (2023)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	E	44310		218	14,1	401	0
MINI Cooper SE Essential (2023)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	E	38400		218	14,1	402	0
MINI Cooper SE Favoured (2023)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	E	45530		218	14,3	396	0
MINI Cooper SE John Cooper Works (2023)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	E	47460		218	14,4	394	0
MINI Countryman E Classic (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	E	47440		204	15,7	461	0
MINI Countryman E Essential (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	E	45000		204	15,7	462	0
MINI Countryman E Favoured (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	E	51110		204	16,1	452	0
MINI Countryman E John Cooper Works (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	E	53150		204	16,4	444	0
MINI Countryman SE ALL4 Classic (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	E	53440		313	16,9	431	0
MINI Countryman SE ALL4 Essential (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	E	50800		313	16,8	432	0
MINI Countryman SE ALL4 Favoured (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	E	57110		313	17,2	424	0
MINI Countryman SE ALL4 John Cooper Works (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	E	59150		313	17,5	416	0
Mitsubishi ASX 160 PHEV Kaiteki (2023)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	261	D	P	38390	1,6	160	1,3	49	30
Mitsubishi ASX 160 PHEV Kaiteki+ (2023)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	261	D	P	40790	1,6	160	1,4	49	31
Mitsubishi Eclipse Cross PHEV Kaiteki 4WD (2021)	Todoterreno	455	169	181	1975	5	404	4x4	P	46700	2,4	188	2	45	46
Mitsubishi Eclipse Cross PHEV Kaiteki+ 4WD (2021)	Todoterreno	455	169	181	1975	5	404	4x4	P	50600	2,4	188	2	45	46
Mitsubishi Eclipse Cross PHEV Motion 4WD (2021)	Todoterreno	455	169	181	1975	5	404	4x4	P	44700	2,4	188	2	45	46
Nissan Ariya Advance 160 kW (218 CV) 63 kWh 4x2 (2022)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	51720		218	17,7	403	0
Nissan Ariya Advance 178 kW (242 CV) 87 kWh 4x2 (2023)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	57220		242	18,3	533	0
Nissan Ariya Advance 225 kW (306 CV) 87 kWh e-4ORCE (2023)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	60220		306	19,9	509	0
Nissan Ariya Engage 160 kW (218 CV) 63 kWh 4x2 (2023)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	47700		218	17,6	404	0
Nissan Ariya Engage 178 kW (242 CV) 87 kWh 4x2 (2023)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	53200		242	18	536	0
Nissan Ariya Evolve 160 kW (218 CV) 63 kWh 4x2 (2022)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	56220		218	17,9	397	0
Nissan Ariya Evolve 178 kW (242 CV) 87 kWh 4x2 (2022)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	61720		242	18,4	525	0
Nissan Ariya Evolve 225 kW (306 CV) 87 kWh e-4ORCE (2022)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	64720		306	19,9	509	0
Nissan Ariya Evolve+ 290 kW (394 CV) 87 kWh e-4ORCE (2023)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	69220		394	20,4	498	0
Nissan LEAF 40 kWh Acenta (2017)	Turismo	449	153	179	1580	5	420	D	E	38569		150	16,6	284	0
Nissan LEAF 40 kWh N-Connecta (2017)	Turismo	449	153	179	1580	5	420	D	E	40069		150	16,8	278	0
Nissan LEAF 40 kWh Tekna (2017)	Turismo	449	153	179	1580	5	420	D	E	42919		150	16,8	278	0
Nissan LEAF 62 kWh e+ N-Connecta (2019)	Turismo	449	153	179	1580	5	420	D	E	44069		218	17,8	395	0
Nissan LEAF 62 kWh e+ Tekna (2019)	Turismo	449	153	179	1580	5	420	D	E	46919		218	17,8	396	0
Opel Astra Electric Edition 115 kW (156 CV) 54 kWh (2023)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	E	40900		156	14,8	419	0
Opel Astra Electric GS 115 kW (156 CV) 54 kWh (2023)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	E	43900		156	14,8	417	0
Opel Astra GS PHEV 1.6 Turbo 133 kW (180 CV) AT8 (2022)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	P	40400	1,6	181	1,2	66	28
Opel Astra GSe PHEV 1.6 Turbo 165 kW (225 CV) AT8 (2023)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	P	42100	1,6	224	1,3	64	29
Opel Astra Sports Tourer Electric Edition 115 kW (156 CV) 54 kWh (2023)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	E	42100		156	15	413	0
Opel Astra Sports Tourer Electric GS 115 kW (156 CV) 54 kWh (2023)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	E	45100		156	15	411	0
Opel Astra Sports Tourer GS PHEV 1.6 Turbo 133 kW (180 CV) AT8 (2023)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	P	41600	1,6	181	1,3	66	29
Opel Astra Sports Tourer GSe PHEV 1.6 Turbo 165 kW (225 CV) AT8 (2023)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	P	43300	1,6	224	1,3	63	29
Opel Corsa Electric Edition 100 kW (136 CV) batería 50 kWh (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	E	34800		136	15,7	357	0
Opel Corsa Electric GS 115 kW (156 CV) batería 54 kWh (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	E	38200		156	14,2	404	0
Opel Corsa Electric Yes 100 kW (136 CV) batería 50 kWh (2024)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	E	29900		136	15,7	357	0
Opel Grandland GS PHEV 225 CV (2023)	Todoterreno	448	161	186	1431	5	390	4x4	P	48300	1,6	224	1,3	65	29
Opel Grandland GSe PHEV 300 CV 4x4 (2023)	Todoterreno	448	161	186	1431	5	390	4x4	P	57601	1,6	300	1,2	63	27
Opel Mokka-e 100 kW (136 CV) Edition (2024)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	E	40600		136	15,8	342	0
Opel Mokka-e 100 kW (136 CV) Ultimate (2023)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	E	45700		136	16	338	0
Opel Mokka-e 115 kW (156 CV) GS (2024)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	E	43850		156	15,2	407	0
Peugeot E-2008 Active 100 kW (136 CV) (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	E	39940		136	15,7	346	0
Peugeot E-2008 Active 115 kW (156 CV) (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	E	40940		156	15,3	406	0
Peugeot E-2008 Allure 100 kW (136 CV) (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	E	41640		136	15,8	343	0

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l) **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO_2
Peugeot E-2008 Allure 115 kW (156 CV) (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	E	42640		156	15,4	403	0
Peugeot E-2008 GT 100 kW (136 CV) (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	E	43840		136	15,8	343	0
Peugeot E-2008 GT 115 kW (156 CV) (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	E	44840		156	15,4	402	0
Peugeot E-208 Active Electrico 100 kW (136 CV) (2024)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	E	35650		136	15,4	363	0
Peugeot E-208 Allure Electrico 100 kW (136 CV) (2024)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	E	37450		136	15,4	362	0
Peugeot E-208 GT Electrico 100 kW (136 CV) (2024)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	E	39550		136	16	350	0
Peugeot E-208 GT Electrico 115 kW (156 CV) (2023)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	E	40550		156	14,4	400	0
Peugeot E-3008 Electrico 157 kW Allure (2023)	Todoterreno	454	164	190	1648	5	520	D	E	48160		213	16,7	527	0
Peugeot E-3008 Electrico 157 kW GT (2023)	Todoterreno	454	164	190	1648	5	520	D	E	53160		213	16,9	522	0
Peugeot 308 5p Active Hybrid 180 eEAT8 (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	P	38730	1,6	181	1,2	66	23
Peugeot 308 5p Allure Hybrid 180 e-EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	P	40480	1,6	181	1,2	66	28
Peugeot 308 5p GT Hybrid 180 e-EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	P	43080	1,6	181	1,3	65	29
Peugeot 308 5p GT Hybrid 225 e-EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	P	44580	1,6	224	1,3	63	29
Peugeot E-308 5p Allure 115 kW (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	E	42950		156	14,9	416	0
Peugeot E-308 5p GT 115 kW (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	E	45200		156	15	413	0
Peugeot 308 SW Active Hybrid 180 e-EAT8 (2023)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	P	39630	1,6	181	1,3	66	28
Peugeot 308 SW Allure Hybrid 180 e-EAT8 (2021)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	P	41380	1,6	181	1,3	66	29
Peugeot 308 SW GT Hybrid 180 e-EAT8 (2021)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	P	43980	1,6	181	1,3	66	29
Peugeot 308 SW GT Hybrid 225 e-EAT8 (2022)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	P	45480	1,6	224	1,3	63	29
Peugeot E-308 SW Allure 115 kW (2023)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	E	43850		156	15,1	410	0
Peugeot E-308 SW GT 115 kW (2023)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	E	46100		156	15,1	409	0
Peugeot 408 Allure Plug-In Hybrid 180 e-EAT8 (2022)	Turismo	469	148	185	1468	5	471	D	P	44000	1,6	181	1,1	63	26
Peugeot 408 GT Plug-In Hybrid 180 e-EAT8 (2022)	Turismo	469	148	185	1468	5	471	D	P	47650	1,6	181	1,1	63	26
Peugeot 408 GT Plug-In Hybrid 225 e-EAT8 (2022)	Turismo	469	148	185	1468	5	471	D	P	49150	1,6	224	1,2	63	26
Peugeot 508 Allure Plug-in Hybrid 180 e-EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	P	51110	1,6	179	1,1	63	26
Peugeot 508 Allure Plug-in Hybrid 225 e-EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	P	52610	1,6	224	1,1	64	25
Peugeot 508 GT Plug-in Hybrid 180 e-EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	P	53360	1,6	179	1,3	61	29
Peugeot 508 GT Plug-in Hybrid 225 e-EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	P	54860	1,6	224	1,2	61	28
Peugeot 508 PSE Plug-in Hybrid 360 e-EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	P	70060	1,6	360	1,8	52	40
Peugeot 508 SW Allure Plug-in Hybrid 180 e-EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	P	52310	1,6	179	1,2	62	28
Peugeot 508 SW Allure Plug-in Hybrid 225 e-EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	P	53810	1,6	224	1,2	62	27
Peugeot 508 SW GT Plug-in Hybrid 180 e-EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	P	54560	1,6	179	1,3	59	30
Peugeot 508 SW GT Plug-in Hybrid 225 e-EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	P	56060	1,6	224	1,3	59	30
Peugeot 508 SW PSE Plug-in Hybrid 360 e-EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	P	71260	1,6	360	1,8	52	40
Polestar 2 BST edition 230 (2023)	Turismo	461	145	186		5	407	T	E	84900		476		460	0
Polestar 2 Long range Dual motor (2023)	Turismo	461	145	186		5	407	T	E	59400		421	15,9	593	0
Polestar 2 Long range Dual motor Performance Pack (2023)	Turismo	461	145	186		5	407	T	E	65400		476	17,2	568	0
Polestar 2 Long range Single motor (2023)	Turismo	461	145	186		5	407	T	E	55600		299	14,8	655	0
Polestar 2 Standard range Single motor (2023)	Turismo	461	145	186		5	407	T	E	52900		272	14,9	546	0
Polestar 3 Long range Dual motor (2024)	Todoterreno	490	161	197		5	484	4x4	E	88900		489	19,7	631	0
Polestar 3 Long range Dual motor Performance Pack (2024)	Todoterreno	490	161	197		5	484	4x4	E	95500		517	22,1	561	0
Polestar 4 Long range Dual motor (2024)	Todoterreno	484	153	-		5	526	4x4	E	72900		544	18,6	580	0
Polestar 4 Long range Single motor (2024)	Todoterreno	484	153	-		5	526	4x4	E	65900		272	17,7	610	0
Porsche Cayenne E-Hybrid Coupé (2023)	Todoterreno	493	165	198	2160	5	434	4x4	P	115532	3,0	470	1,5	74	33
Porsche Cayenne S E-Hybrid Coupé (2023)	Todoterreno	493	165	198	2160	5	434	4x4	P	126500	3,0	519	1,4	78	33
Porsche Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé (2023)	Todoterreno	493	165	198	2160	5	434	4x4	P	185928	4,0	740	1,7	72	40
Porsche Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé GT (2023)	Todoterreno	493	165	198	2160	5	434	4x4	P	215773	4,0	740	1,8	72	40
Porsche Cayenne E-Hybrid (2023)	Todoterreno	493	168	198	2130	5	621	4x4	P	112507	3,0	470	1,5	74	33
Porsche Cayenne S E-Hybrid (2023)	Todoterreno	493	168	198	2130	5	621	4x4	P	122265	3,0	519	1,4	78	31
Porsche Cayenne Turbo E-Hybrid (2023)	Todoterreno	493	168	198	2130	5	621	4x4	P	182419	4,0	740	1,7	73	39
Porsche Macan 4 (2024)	Todoterreno	478	162	194	2405	5	480	4x4	E	85382		408	17,9	613	0
Porsche Macan Turbo (2024)	Todoterreno	478	162	194	2405	5	480	4x4	E	116914		639	18,8	592	0
Porsche Panamera 4 E-Hybrid (2024)	Turismo	505	142	194	1960	5	421	4x4	P	127829	2,9	470	1	93	22
Porsche Panamera 4S E-Hybrid (2024)	Turismo	505	142	194	1960	5	421	4x4	P	143349	2,9	544	1,1	90	24
Porsche Panamera Turbo E-Hybrid (2023)	Turismo	505	142	194	1960	5	421	4x4	P	198800	4,0	680	1,2	91	26
Porsche Panamera 4 E-Hybrid Executive (2024)	Turismo	520	143	194	2400	5	430	4x4	P	139376	2,9	470	1	92	23
Porsche Taycan 4 Cross Turismo (2024)	Familiar	497	141	197	2355	5	405	4x4	E	118175		435	18,7	614	0
Porsche Taycan 4S Cross Turismo (2024)	Familiar	497	141	197	2355	5	405	4x4	E	131001		598	18,7	614	0
Porsche Taycan Turbo Cross Turismo (2024)	Familiar	497	141	197	2355	5	405	4x4	E	182674		884	19	601	0
Porsche Taycan Turbo S Cross Turismo (2024)	Familiar	497	141	197	2355	5	405	4x4	E	218603		952	19	600	0
Porsche Taycan (2024)	Turismo	496	138	197	2165	4	326	4x4	E	105682		408	16,7	592	0
Porsche Taycan 4S (2024)	Turismo	496	138	197	2165	4	326	4x4	E	125196		544	17,6	561	0
Porsche Taycan 4S batería Performance Plus (2024)	Turismo	496	138	197	2165	4	326	4x4	E	130811		598	17,6	646	0
Porsche Taycan batería Performance Plus (2024)	Turismo	496	138	197	2165	4	326	4x4	E	111503		435	17	650	0
Porsche Taycan Turbo (2024)	Turismo	496	138	197	2165	4	326	4x4	E	181177		884	17,8	634	0
Porsche Taycan Turbo GT (2024)	Turismo	496	138	197	2165	4	326	4x4	E	248685		1033	20,6	555	0
Porsche Taycan Turbo GT paquete Weissach (2024)	Turismo	496	138	197	2165	4	326	4x4	E	248685		1033	20,6	556	0
Porsche Taycan Turbo S (2024)	Turismo	496	138	197	2165	4	326	4x4	E	217106		952	17,8	634	0
Porsche Taycan 4S Sport Turismo (2024)	Familiar	496	139	197	2190	5	405	4x4	E	126206		544	18,4	537	0
Porsche Taycan 4S Sport Turismo batería Performance Plus (2024)	Familiar	496	139	197	2190	5	405	4x4	E	131821		598	18,5	619	0
Porsche Taycan Sport Turismo (2024)	Familiar	496	139	197	2190	5	405	4x4	E	106701		408	17,5	566	0
Porsche Taycan Sport Turismo batería Performance Plus (2024)	Familiar	496	139	197	2190	5	405	4x4	E	112522		435	17,9	652	0
Porsche Taycan Turbo S Sport Turismo (2024)	Familiar	496	139	197	2190	5	405	4x4	E	218104		952	18,8	607	0

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO_2
Porsche Taycan Turbo Sport Turismo (2024)	Familiar	496	139	197	2190	5	405	4x4	E	182175		884	18,7	610	0
Renault Captur E-TECH Engineered Híbrido enchufable 117 kW (160 CV) (2022)	Todoterreno	423	158	180	1257	5	265	D	P	39350	1,6	159	1,3	49	30
Renault Captur Evolution E-TECH Híbrido enchufable 117 kW (160 CV) (2022)	Todoterreno	423	158	180	1257	5	265	D	P	34370	1,6	159	1,3	49	30
Renault Captur Techno E-TECH Híbrido enchufable 117 kW (160 CV) (2022)	Todoterreno	423	158	180	1257	5	265	D	P	36490	1,6	159	1,3	49	30
Renault Megane E-TECH equilibre EV40 96 kW (130 CV) standard charge (2021)	Turismo	420	151	177	1588	5	389	D	E	33500		131	15,8	300	0
Renault Megane E-TECH evolution EV60 96 kW (130 CV) optimum charge (2021)	Turismo	420	151	177	1588	5	389	D	E	40000		131	15,5	470	0
Renault Megane E-TECH iconic EV60 160 kW (220 CV) optimum charge (2021)	Turismo	420	151	177	1588	5	389	D	E	45000		218	16,1	450	0
Renault Megane E-TECH techno EV60 160 kW (220 CV) optimum charge (2021)	Turismo	420	151	177	1588	5	389	D	E	42000		218	16,1	450	0
Renault Megane E-TECH techno EV60 160 kW (220 CV) super charge (2021)	Turismo	420	151	177	1588	5	389	D	E	40500		218	16,1	450	0
Renault Scenic E-Tech 100% Eléctrico esprit Alpine 160 kW (220 CV) gran autonomía (2023)	Todoterreno	447	157	186	1822	5	440	D	E	49500		218	17,2	611	0
Renault Scenic E-Tech 100% Eléctrico evolution 125 kW (170 CV) autonomía confort (2023)	Todoterreno	447	157	186	1822	5	440	D	E	39900		170	16,3	430	0
Renault Scenic E-Tech 100% Eléctrico iconic 160 kW (220 CV) gran autonomía (2023)	Todoterreno	447	157	186	1822	5	440	D	E	50900		218	17,2	610	0
Renault Scenic E-Tech 100% Eléctrico techno 125 kW (170 CV) autonomía confort (2023)	Todoterreno	447	157	186	1822	5	440	D	E	42900		170	16,3	429	0
Renault Scenic E-Tech 100% Eléctrico techno 160 kW (220 CV) gran autonomía (2023)	Todoterreno	447	157	186	1822	5	440	D	E	46900		218	16,8	623	0
Renault ZOE equilibre 80 kW R110 batería 40 kWh (2022)	Turismo	409	156	179	1577	5	338	D	E	36030		109	17,2	313	0
Renault ZOE evolution 80 kW R110 batería 50 kWh (2022)	Turismo	409	156	179	1577	5	338	D	E	37780		109	17,2	395	0
Renault ZOE iconic 100 kW R135 batería 50 kWh (2022)	Turismo	409	156	179	1577	5	338	D	E	39680		136	17,7	389	0
SEAT León 1.4 e-Hybrid 150 kW (204 CV) DSG FR (2020)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	P	39790	1,4	204	1,1	62	25
SEAT León Sportstourer 1.4 e-Hybrid 150 kW (204 CV) DSG FR (2020)	Familiar	464	145	180	1352	5	620	D	P	41460	1,4	204	1,1	62	26
SEAT Tarraco 1.4 e-HYBRID 180 KW (245 CV) DSG-6 FR Edition (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	P	54560	1,4	245	1,7	53	34
Skoda Enyaq Coupé 60 (2023)	Todoterreno	465	161	188	2008	5	570	4x4	E	49200		179	15,7	408	0
Skoda Enyaq Coupé 85 (2023)	Todoterreno	465	161	188	2008	5	570	4x4	E	54600		286	14,6	574	0
Skoda Enyaq Coupé 85 Sportline (2023)	Todoterreno	465	161	188	2008	5	570	4x4	E	59100		286	15	561	0
Skoda Enyaq Coupé 85X (2023)	Todoterreno	465	161	188	2008	5	570	4x4	E	57100		286	15,6	546	0
Skoda Enyaq Coupé RS (2023)	Todoterreno	465	161	188	2008	5	570	4x4	E	63900		340	15,9	543	0
Skoda Enyaq 60 (2023)	Todoterreno	465	161	188	1992	5	585	4x4	E	47400		179	16,1	399	0
Skoda Enyaq 85 (2023)	Todoterreno	465	161	188	1992	5	585	4x4	E	52800		286	14,9	563	0
Skoda Enyaq 85 Sportline (2023)	Todoterreno	465	161	188	1992	5	585	4x4	E	57300		286	15,2	553	0
Skoda Enyaq 85X (2023)	Todoterreno	465	161	188	1992	5	585	4x4	E	55300		286	16	536	0
Skoda Enyaq RS (2023)	Todoterreno	465	161	188	1992	5	585	4x4	E	62100		340	16,1	537	0
smart #1 BRABUS (2022)	Todoterreno	427	164	182	1780	5	273	4x4	E	49900		428	18,2	400	0
smart #1 Launch Edition (2022)	Todoterreno	427	164	182	1780	5	273	4x4	E	47200		272	16,8	440	0
smart #1 Premium (2022)	Todoterreno	427	164	182	1780	5	273	4x4	E	45900		272	16,8	440	0
smart #1 Pro (2024)	Todoterreno	427	164	182	1780	5	273	4x4	E	38400		272	18,1	310	0
smart #1 Pro+ (2022)	Todoterreno	427	164	182	1780	5	273	4x4	E	43400		272	17,4	420	0
smart #1 Pulse (2023)	Todoterreno	427	164	182	1780	5	273	4x4	E	47400		428	18,2	400	0
smart #3 25th Anniversary Edition (2023)	Todoterreno	440	156	184	1780	5	370	4x4	E	47900		272	16,3	455	0
smart #3 BRABUS (2023)	Todoterreno	440	156	184	1780	5	370	4x4	E	51900		428	17,6	415	0
smart #3 Premium (2023)	Todoterreno	440	156	184	1780	5	370	4x4	E	47400		272	16,3	455	0
smart #3 Pro (2023)	Todoterreno	440	156	184	1780	5	370	4x4	E	39400		272	17,2	325	0
smart #3 Pro+ (2023)	Todoterreno	440	156	184	1780	5	370	4x4	E	44400		272	16,8	435	0
SsangYong Korando e-Motion Limited (2023)	Todoterreno	445	162	187	1480	5	423	4x4	E	42900		190	16,8	339	0
SsangYong Korando e-Motion Urban (2023)	Todoterreno	445	162	187	1480	5	423	4x4	E	39900		190	16,8	339	0
Subaru Solterra Touring (2023)	Todoterreno	469	165	186	2088	5	441	4x4	E	64900		218	18	414	0
Subaru Solterra Trek (2023)	Todoterreno	469	165	186	2088	5	441	4x4	E	60750		218	16,1	465	0
Suzuki Across 2.5 PHEV 4x4 GLX (2020)	Todoterreno	464	169	186	1940	5	490	4x4	P	59646	2,5	306	1	75	22
Tesla Model 3 Tracción integral Gran autonomía (2023)	Turismo	472	144	185	1840	4	425	4x4	E	49990		498	14	629	0
Tesla Model 3 Tracción trasera (2023)	Turismo	472	144	185	1840	4	425	4x4	E	39990		283	13,2	513	0
Tesla Model S motor dual tracción integral (2023)	Turismo	502	143	199	2170	5	709	4x4	E	94990		670	17,5	634	0
Tesla Model S Plaid (2021)	Turismo	502	143	199	2170	5	709	4x4	E	109990		1020	18,7	600	0
Tesla Model X motor dual tracción integral 5 plazas (2023)	Todoterreno	506	168	200	2415	5	958	4x4	E	101990		670	19,1	576	0
Tesla Model X motor dual tracción integral 7 plazas (2023)	Todoterreno	506	168	200	2415	5	958	4x4	E	106290		670	19,1	576	0
Tesla Model X Plaid 6 plazas (2021)	Todoterreno	506	168	200	2415	5	958	4x4	E	116990		1020	20,8	543	0
Tesla Model Y Tracción integral Gran autonomía (2019)	Todoterreno	475	162	192	1984	5	0	T	E	51990		514	16,9	533	0
Tesla Model Y Tracción integral Performance (2019)	Todoterreno	475	162	192	1984	5	0	T	E	57990		534	17,3	514	0
Tesla Model Y Tracción trasera (2022)	Todoterreno	475	162	192	1984	5	0	T	E	44990		299	15,7	455	0
Tesla Model Y Tracción trasera Gran autonomía (2024)	Todoterreno	475	162	192	1984	5	0	T	E	48990		0	15,5	600	0
Toyota bZ4X Advance 200E 4x2 (2023)	Todoterreno	469	160	186	1970	5	452	D	E	49900		204	14,5	436	0
Toyota bZ4X Advance 220E 4x4 (2023)	Todoterreno	469	160	186	1970	5	452	D	E	52900		218	16	411	0
Toyota bZ4X Style Plus 200E 4x2 (2023)	Todoterreno	469	160	186	1970	5	452	D	E	53900		204	14,5	436	0
Toyota bZ4X Style Plus 220E 4x4 (2023)	Todoterreno	469	160	186	1970	5	452	D	E	56900		218	16	411	0
Toyota C-HR 220PH Advance (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	P	47000	2,0	223	1,2	62	26
Toyota C-HR 220PH GR Sport (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	P	50500	2,0	223	1,2	62	26
Toyota C-HR 220PH GR Sport Premiere Edition (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	P	55900	2,0	223	1,2	62	26
Toyota C-HR 220PH Premiere Edition (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	P	55900	2,0	223	1,2	62	26
Toyota Mirai Luxury (2021)	Turismo	498	148	189	1975	4	321	T		76000		182	0,89		0
Toyota Mirai Vision (2021)	Turismo	498	148	189	1975	4	321	T		69000		182	0,79		0
Toyota RAV4 Plug-in Hybrid Advance (2021)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	P	54250	2,5	309	1	75	22
Toyota RAV4 Plug-in Hybrid GR Sport (2023)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	P	63900	2,5	309	1	75	22
Toyota RAV4 Plug-in Hybrid Style Plus (2021)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	P	63300	2,5	309	1	75	22
Volkswagen Golf eHybrid 1.4 TSI 150 kW (204 CV) DSG 6 vel. (2023)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	P	45610	1,4	204	0,9	68	21

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l) **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO_2
Volkswagen Golf GTE 1.4 TSI 180 kW (245 CV) DSG 6 vel. (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	P	47270	1,4	245	1,2	61	27
Volkswagen ID.3 Pro 150 KW (204 CV) 58 kWh (2023)	Turismo	426	156	181		5	385	T	E	38530		204	14,9	435	0
Volkswagen ID.3 Pro Más 150 KW (204 CV) 58 kWh (2024)	Turismo	426	156	181		5	385	T	E	40280		204	15	432	0
Volkswagen ID.3 Pro S 150 KW (204 CV) 77 kWh (2023)	Turismo	426	156	181		5	385	T	E	41720		204	14,9	574	0
Volkswagen ID.3 Pro S Más 150 KW (204 CV) 77 kWh (2024)	Turismo	426	156	181		5	385	T	E	43470		204	15,2	562	0
Volkswagen ID.4 GTX 250 kW (340 CV) 77 kWh (2023)	Todoterreno	458	161	185	2156	5	543	4x4	E	60750		340	17,1	515	0
Volkswagen ID.4 Pro 210 kW (286 CV) 77 kWh (2023)	Todoterreno	458	161	185	2156	5	543	4x4	E	48010		286	16	550	0
Volkswagen ID.4 Pro 4Motion 210 kW (286 CV) 77 kWh (2024)	Todoterreno	458	161	185	2156	5	543	4x4	E	49930		286	16,5	530	0
Volkswagen ID.4 Pro 4Motion Más 210 kW (286 CV) 77 kWh (2024)	Todoterreno	458	161	185	2156	5	543	4x4	E	51950		286	16,8	523	0
Volkswagen ID.4 Pro Más 210 kW (286 CV) 77 kWh (2024)	Todoterreno	458	161	185	2156	5	543	4x4	E	50035		286	16,3	542	0
Volkswagen ID.5 GTX 250 kW (340 CV) 77 kWh (2023)	Todoterreno	458	161	185	2143	5	549	4x4	E	62810		340	16,4	533	0
Volkswagen ID.5 Pro 210 kW (286 CV) 77 kWh (2023)	Todoterreno	458	161	185	2143	5	549	4x4	E	51510		286	15,8	556	0
Volkswagen ID.5 Pro Más 210 kW (286 CV) 77 kWh (2024)	Todoterreno	458	161	185	2143	5	549	4x4	E	53625		286	16,1	550	0
Volkswagen ID.7 Pro Más 210 kW (286 CV) 77 kWh (2024)	Turismo	496	154	186		5	532	T	E	61020		286	14,2	616	0
Volkswagen ID.7 Tourer Pro 210 kW (286 CV) 77 kWh (2024)	Familiar	496	154	186		5	545	T	E	58775		286	14,5	607	0
Volkswagen ID.7 Tourer Pro Más 210 kW (286 CV) 77 kWh (2024)	Familiar	496	154	186		5	545	T	E	61820		286	14,6	603	0
Volkswagen Tiguan eHybrid Life 1.4 TSI 180 kW (245 CV) DSG 6 vel. (2021)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	P	50135	1,4	245	1,4	55	32
Volkswagen Tiguan eHybrid R-Line 1.4 TSI 180 kW (245 CV) DSG 6 vel. (2021)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	P	56645	1,4	245	1,5	53	34
Volkswagen Tiguan Life 1.5 TSI eHybrid 204 CV (2024)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	P	51850	1,5	204	0,4	125	9
Volkswagen Tiguan Más 1.5 TSI eHybrid 204 CV (2024)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	P	52050	1,5	204	0,5	115	11
Volkswagen Tiguan R-Line 1.5 TSI eHybrid 204 CV (2024)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	P	58510	1,5	204	0,5	117	10
Volkswagen Tiguan R-Line 1.5 TSI eHybrid 272 CV (2024)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	P	61805	1,5	272	0,5	118	10
Volkswagen Touareg eHybrid Elegance 3.0 V6 TSI 4Motion 280 kW (381 CV) (2023)	Todoterreno	490	169	198	2118	5	665	4x4	P	83615	3,0	381	2,2	51	50
Volkswagen Touareg R eHybrid 4Motion 340 kW (462 CV) (2023)	Todoterreno	490	169	198	2118	5	665	4x4	P	94905	3,0	462	2,3	51	51
Volvo C40 Recharge Single Core (2023)	Todoterreno	444	159	187	2052	5	413	4x4	E	49817		238	16,2	486	0
Volvo C40 Recharge Single Extended Range Core (2023)	Todoterreno	444	159	187	2052	5	413	4x4	E	52017		252	16,3	581	0
Volvo C40 Recharge Single Extended Range Plus (2023)	Todoterreno	444	159	187	2052	5	413	4x4	E	54558		252	16,4	579	0
Volvo C40 Recharge Single Extended Range Ultimate (2023)	Todoterreno	444	159	187	2052	5	413	4x4	E	58224		252	16,4	576	0
Volvo C40 Recharge Single Plus (2023)	Todoterreno	444	159	187	2052	5	413	4x4	E	52358		238	16,2	485	0
Volvo C40 Recharge Twin Plus (2023)	Todoterreno	444	159	187	2052	5	413	4x4	E	58009		408	17,4	549	0
Volvo C40 Recharge Twin Ultimate (2023)	Todoterreno	444	159	187	2052	5	413	4x4	E	61676		408	17,5	546	0
Volvo EX30 Core Single Motor (2023)	Todoterreno	423	156	184	1840	5	318	4x4	E	36770		272	16,7	344	0
Volvo EX30 Core Single Motor Extended Range (2023)	Todoterreno	423	156	184	1840	5	318	4x4	E	42034		272	17	475	0
Volvo EX30 Plus Single Motor (2023)	Todoterreno	423	156	184	1840	5	318	4x4	E	39735		272	16,7	344	0
Volvo EX30 Plus Single Motor Extended Range (2023)	Todoterreno	423	156	184	1840	5	318	4x4	E	45603		272	17	476	0
Volvo EX30 Plus Twin Motor Performance (2023)	Todoterreno	423	156	184	1840	5	318	4x4	E	48265		428	17,5	450	0
Volvo EX30 Ultra Single Motor Extended Range (2023)	Todoterreno	423	156	184	1840	5	318	4x4	E	48749		272	17	475	0
Volvo EX30 Ultra Twin Motor Performance (2023)	Todoterreno	423	156	184	1840	5	318	4x4	E	51411		428	17,5	450	0
Volvo EX40 Core Single Motor (2024)	Todoterreno	444	165	186	2021	5	410	4x4	E	48294		238	17,1	478	0
Volvo EX40 Core Single Motor Extended Range (2024)	Todoterreno	444	165	186	2021	5	410	4x4	E	50800		252	16,6	574	0
Volvo EX40 Essential Single Motor (2024)	Todoterreno	444	165	186	2021	5	410	4x4	E	46600		238	17,1	479	0
Volvo EX40 Plus Single Motor (2024)	Todoterreno	444	165	186	2021	5	410	4x4	E	51077		238	17,2	476	0
Volvo EX40 Plus Single Motor Extended Range (2024)	Todoterreno	444	165	186	2021	5	410	4x4	E	53583		252	16,7	574	573
Volvo EX40 Plus Twin Motor AWD (2024)	Todoterreno	444	165	186	2021	5	410	4x4	E	56700		408	17,6	537	0
Volvo EX40 Ultra Single Motor Extended Range (2024)	Todoterreno	444	165	186	2021	5	410	4x4	E	57721		252	16,8	567	573
Volvo EX40 Ultra Twin Motor AWD (2024)	Todoterreno	444	165	186	2021	5	410	4x4	E	60838		408	17,8	532	0
Volvo EX90 Core Single Motor 5 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	83127		279	19,9	580	0
Volvo EX90 Core Single Motor 7 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	85426		279	19,9	580	0
Volvo EX90 Core Twin Motor 7 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	91295		408	20,9	585	0
Volvo EX90 Core Twin Motor Performance 7 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	96304		517	21,1	580	0
Volvo EX90 Plus Single Motor 7 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	89843		279	19,9	580	0
Volvo EX90 Plus Twin Motor 7 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	95711		408	20,9	585	0
Volvo EX90 Plus Twin Motor Performance 7 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	100720		517	21,1	580	0
Volvo EX90 Ultra Twin Motor 7 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	102269		408	20,9	585	0
Volvo EX90 Ultra Twin Motor Performance 7 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	107279		517	21,1	580	0
Volvo S60 Recharge T8 Plus eAWD (2022)	Turismo	476	143	185		4	390	4x4	P	66262	2,0	455	0,7	94	16
Volvo S60 Recharge T8 Ultimate eAWD (2022)	Turismo	476	143	185		4	390	4x4	P	72131	2,0	455	0,7	94	16
Volvo V60 Recharge T6 Core eAWD (2022)	Familiar	476	143	185	1734	5	481	D	P	62450	2,0	350	0,7	92	17
Volvo V60 Recharge T6 Plus eAWD (2022)	Familiar	476	143	185	1734	5	481	D	P	64991	2,0	350	0,7	92	17
Volvo V60 Recharge T6 Ultra eAWD (2024)	Familiar	476	143	185	1734	5	481	D	P	71102	2,0	350	0,8	91	17
Volvo V90 Recharge T6 eAWD Core (2022)	Familiar	495	147	188	1744	5	560	4x4	P	76610	2,0	350	0,8	87	18
Volvo V90 Recharge T6 eAWD Plus (2022)	Familiar	495	147	188	1744	5	560	4x4	P	81329	2,0	350	0,8	87	18
Volvo V90 Recharge T6 eAWD Ultimate (2022)	Familiar	495	147	188	1744	5	560	4x4	P	84656	2,0	350	0,8	86	19
Volvo XC60 Core Recharge PHEV T6 eAWD (2022)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	P	67300	2,0	350	0,9	82	22
Volvo XC60 Plus Recharge PHEV T6 eAWD (2022)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	P	70688	2,0	350	1	81	23
Volvo XC60 Polestar Engineered Recharge PHEV T8 eAWD (2023)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	P	86250	2,0	455	1,1	77	26
Volvo XC60 Ultra Recharge PHEV T6 eAWD (2024)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	P	76193	2,0	350	1	81	23
Volvo XC90 Recharge T8 Core eAWD (2022)	Todoterreno	495	178	192	2045	5	640	4x4	P	89150	2,0	455	1,2	70	28
Volvo XC90 Recharge T8 Plus eAWD (2022)	Todoterreno	495	178	192	2045	5	640	4x4	P	94414	2,0	455	1,3	68	30
Volvo XC90 Recharge T8 Ultra eAWD (2024)	Todoterreno	495	178	192	2045	5	640	4x4	P	99133	2,0	455	1,3	68	30
Yudo 3 Elite (2023)	Todoterreno	404	163	174		5	310	D	E	24998		95	14		0

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA